Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I

Anno 102° — Numero 139

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Giovedì, 8 giugno 1961** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA — UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI — TEL. 650-139 650 841 652-361
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO-LIBRERIA DELLO STATO-PIAZZA G. VERDI 10, ROMA — TEL. 841-089 848-184 841-737 856-144

SOMMARIO

LEGGI E DECRETI

LEGGE 16 maggio 1961, n. 450.
Norme per prevenire gli abbordi in mare.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

E' approvato l'annesso testo, allegato *A* concernente « Norme per prevenire gli abbordi in mare », applicabile indistintamente alle navi della marina mercantile e della marina militare, nonchè agli idrovolanti civili e militari.

E' abrogato il testo delle « Disposizioni per prevenire gli abbordi in mare » approvato con la legge 31 marzo 1954, n. 107.

Art. 2.

Con decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, il Ministro per la difesa determina, in conformità dell'articolo 13 dell'annesso testo allegato *A*, i fanali di posizione ed i segnali da usarsi a bordo delle navi da guerra, delle navi naviganti in convoglio e degli idrovolanti in acqua.

Art. 3.

Con decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, il Ministro per la difesa, di concerto con quello per la marina mercantile, determina i segnali di partenza e di arrivo o di ammaraggio di emergenza degli aeromobili.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 16 maggio 1961

GRONCHI

FANFANI — JERVOLINO — ANDREOTTI

Visto, *il Guardasigilli*: GONELLA

ALLEGATO *A*

Norme per prevenire gli abbordi in mare

CAPO I
DISPOSIZIONI PRELIMINARI E DEFINIZIONI

Art. 1.

Le presenti norme devono essere osservate da tutte le navi e da tutti gli idrovolanti in alto mare ed in tutte le acque con esso comunicanti accessibili alla navigazione marittima, salvo le eccezioni previste dall'art. 30. Gli idrovolanti che per la loro speciale struttura non possono attenersi integralmente alle norme relative alla dotazione dei fanali e dei segnali devono osservare tali norme nel modo più efficace consentito dalle circostanze.

Le norme concernenti i fanali devono essere osservate in qualsiasi condizione di tempo, dal tramonto alla levata del sole. Durante tale periodo non deve essere mostrata alcun'altra luce che possa essere confusa con i fanali prescritti o che possa pregiudicarne la visibilità o le caratteristiche, oppure diminuire l'efficienza di un appropriato servizio di vedetta.

Tutte le manovre decise in applicazione o in seguito all'interpretazione delle presenti norme devono essere eseguite con sicurezza ed ampio margine di tempo, come va fatto in osservanza delle buone regole dell'arte marinaresca.

Il pericolo di collisione può essere accertato, quando le circostanze lo permettano, osservando accuratamente alla bussola il rilevamento della nave che si avvicina. Se il rilevamento non cambia in modo apprezzabile si deve ritenere che tale rischio esiste.

I naviganti devono tener presente che un idrovolante in fase di ammaraggio o di decollo oppure che manovra in condizioni atmosferiche sfavorevoli, può trovarsi nell'impossibilità di modificare all'ultimo momento la manovra che si era prefissa.

Agli effetti delle presenti norme, salvo disposizioni contrarie risultanti dal contesto:

1) la parola « nave » designa qualsiasi tipo di natante, che non sia un idrovolante in acqua, usato o capace di essere usato come mezzo di trasporto sull'acqua;

2) la parola « idrovolante » designa qualsiasi aeromobile destinato a manovrare sull'acqua;

3) l'espressione « nave a propulsione meccanica » designa qualsiasi nave mossa da macchine;

4) una nave a propulsione meccanica che naviga a vela e non a mezzo di macchine deve essere considerata come nave a vela, ed una nave che naviga a mezzo di macchine, che abbia o non abbia contemporaneamente vele spiegate, deve essere considerata come nave a propulsione meccanica;

5) una nave o un idrovolante in acqua sono rispettivamente « in navigazione » o « in flottaggio » quando non sono all'ancora o ormeggiati a terra o incagliati;

6) l'espressione « altezza dal bordo » designa l'altezza al di sopra del ponte continuo più elevato;

7) la « lunghezza » e la « larghezza » di una nave sono quelle risultanti dall'atto di nazionalità o dalla licenza;

8) la « lunghezza » e « l'apertura d'ali » di un idrovolante sono la massima lunghezza e la massima apertura d'ali risultanti dal certificato di navigabilità aerea; in mancanza di tale certificato le dimensioni sono quelle misurate direttamente;

9) la parola « visibile », quando applicata ai fanali, significa visibile in una notte oscura con atmosfera chiara;

10) l'espressione « suono breve » designa un fischio della durata di circa un secondo;

11) l'espressione « suono prolungato » designa un fischio della durata da quattro a sei secondi;

12) la parola « fischio » significa fischio o sirena;

13) la parola « tonnellata » significa tonnellata di stazza lordo.

CAPO II
FANALI E SEGNALI

Art. 2.

Una nave a propulsione meccanica, quando è in navigazione, deve portare:

1) sull'albero di trinchetto oppure a proravia del medesimo o, se è una nave priva dell'albero di trinchetto, nella parte prodiera della nave, un fanale a luce bianca brillante, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di venti rombi di bussola (225 gradi), fissato in modo da mostrare la sua luce per dieci rombi (112 gradi e mezzo) da ciascun lato della nave, cioè dalla prora fino a due rombi (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso di ciascun lato e di una intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno cinque miglia;

2) a proravia oppure a poppavia del fanale a luce bianca prescritto dal n. 1 del presente articolo, un secondo fanale a luce bianca di struttura e caratteristiche uguali a quelle di detto fanale. Per le navi di lunghezza inferiore a metri 45,75 (150 piedi) e per quelle che stanno effettuando un rimorchio il predetto secondo fanale a luce bianca è facoltativo;

3) i due fanali a luce bianca di cui sopra devono essere disposti sul piano verticale longitudinale di simmetria, in modo che uno sia almeno metri 4,57 (15 piedi) più alto dell'altro, ed in posizione tale fra loro che il più basso si trovi a proravia del più alto. La distanza orizzontale fra i predetti

due fanali a luce bianca deve essere almeno tre volte la distanza verticale. Il più basso di tali fanali a luce bianca, o il fanale se ne esiste uno solo, deve essere disposto ad un'altezza dal bordo non inferiore a metri 6,10 (20 piedi), e se la larghezza della nave è superiore a metri 6,10 (20 piedi), ad un'altezza dal bordo non inferiore a tale larghezza; in ogni caso non è necessario che il fanale sia disposto ad una altezza dal bordo superiore a metri 12,20 (40 piedi). In ogni circostanza il fanale o i fanali, secondo i casi, devono essere disposti in modo da essere al disopra e liberi da qualsiasi altro fanale o sovrastruttura che possano impedire la visibilità;

4) sul lato dritto un fanale a luce verde, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di dieci rombi di bussola (112 gradi e mezzo), fissato in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a due rombi (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso sulla dritta e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia;

5) sul lato sinistro un fanale a luce rossa, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di dieci rombi di bussola (112 gradi e mezzo), fissato in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a due rombi (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso sulla sinistra e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia;

6) i suddetti fanali laterali a luce verde e a luce rossa devono essere provvisti, dal lato interno della nave, di schermi che si prolunghino almeno metri 0,91 (3 piedi) a proravia del fanale in modo da impedire che la luce di questo possa essere veduta dall'altra parte della prora.

Un idrovolante in flottaggio deve portare:

1) nella parte prodiera e nel piano longitudinale centrale, dove possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca brillante, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 220 gradi, fissato in modo da mostrare la sua luce per 110 gradi da ciascun lato dell'idrovolante, cioè dalla prora fino a 20 gradi a poppavia del traverso di ciascun lato, e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno tre miglia;

2) all'estremità dell'ala destra un fanale a luce verde costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 110 gradi, fissato in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a 20 gradi a poppavia del traverso sulla dritta e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia;

3) all'estremità dell'ala sinistra un fanale a luce rossa costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 110 gradi, fissato in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a 20 gradi a poppavia del traverso sulla sinistra e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia.

Art. 3.

Una nave a propulsione meccanica, quando rimorchia o spinge un'altra nave o un idrovolante, deve portare, oltre ai fanali laterali, due fanali a luce bianca brillante disposti in linea verticale, uno al disopra dell'altro, ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), e quando rimorchia più di una nave deve portare un terzo fanale a luce bianca brillante, a metri 1,83 (6 piedi) al disopra oppure al disotto degli altri due, se la lunghezza del rimorchio, misurata dalla poppa del rimorchiatore alla poppa dell'ultima nave o dell'ultimo idrovolante rimorchiato, è maggiore di metri 183 (600 piedi). I fanali di cui sopra devono avere la stessa struttura ed intensità luminosa e uno di essi deve essere portato nella stessa posizione del fanale a luce bianca indicato nell'art. 2, comma primo, n. 1), tranne il terzo fanale, che deve essere portato ad una altezza non inferiore a metri 4,27 (14 piedi) dal bordo. In una nave con un solo albero tali fanali possono essere sistemati sull'albero.

La nave che rimorchia deve portare inoltre il fanale di poppa indicato nell'art. 10 o, in sostituzione di tale fanale, un piccolo fanale a luce bianca a poppavia del fumaiolo oppure dell'albero poppiero, per servire di guida all'elemento rimorchiato, ma questo fanale non deve essere visibile a proravia del traverso del rimorchiatore. Il fanale a luce bianca indicato nell'art. 2, primo comma, n. 2) è facoltativo.

Un idrovolante in acqua, quando rimorchia uno o più idrovolanti o navi, deve portare i fanali indicati nell'art. 2, secondo comma, nn. 1), 2) e 3); ed inoltre deve portare un secondo fanale a luce bianca avente la stessa struttura ed intensità luminosa del fanale a luce bianca menzionato nell'art. 2, secondo comma, n. 1), disposto in linea verticale ad almeno metri 1,83 (6 piedi) al disopra oppure al disotto di tale fanale.

Art. 4.

Una nave che non può governare deve portare, nel punto in cui possano essere meglio veduti, e se è nave a propulsione meccanica, invece dei fanali indicati nell'art. 2, primo comma, nn. 1) e 2), due fanali a luce rossa, disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi) e di intensità luminosa tale da essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia. Durante il giorno essa deve portare, disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), nel punto in cui possano essere meglio veduti, due palloni od oggetti approssimativamente rotondi, neri, aventi un diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi) ciascuno.

Un idrovolante in acqua non in grado di governare può portare, nel punto in cui possano essere meglio veduti, due fanali a luce rossa disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad un distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi) e di caratteristiche tali da essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad un distanza di almeno due miglia. Durante il giorno può portare, disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad un distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi), nel punto in cui possano essere meglio veduti, due palloni o oggetti approssimativamente rotondi, neri, aventi un diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi) ciascuno.

Una nave intenta a distendere o a ricuperare un cavo sottomarino o un segnalamento galleggiante, o una nave impegnata in operazioni idrografiche o in lavori subacquei, quando per motivo del suo lavoro non può allontanarsi dalla rotta di altre navi che si avvicinano, deve portare, invece dei due fanali indicati nell'art. 2, primo comma, nn. 1) e 2), tre fanali disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi). I fanali inferiore e superiore devono essere a luce rossa, quello di mezzo deve essere a luce bianca e tutti devono essere di intensità luminosa tale da essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia. Durante il giorno essa deve portare, disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), nel punto in cui possano essere meglio veduti, tre segnali aventi ciascuno un diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi), dei quali il superiore e l'inferiore devono essere di forma sferica e di colore rosso e quello di mezzo di forma biconica e di colore bianco.

Le navi e gli idrovolanti dei quali tratta il presente articolo, quando non hanno abbrivo non devono portare i fanali laterali. Devono invece portarli quando hanno abbrivo.

I fanali ed i segnali prescritti dal presente articolo devono essere considerati dalle altre navi e dagli altri idrovolanti come segnali indicanti che la nave o l'idrovolante che li porta non governa e non può quindi lasciare libera la rotta.

I segnali di cui sopra non sono segnali delle navi in pericolo e che chiedono soccorso; questi ultimi sono descritti nell'art. 31.

Art. 5.

Una nave a vela in navigazione o una nave o un idrovolante rimorchiato devono portare gli stessi fanali prescritti dall'art. 2 rispettivamente per una nave a propulsione meccanica o per un idrovolante in flottaggio, ad eccezione dei fanali a luce bianca indicati in detto articolo, che essi non devono mai portare. Essi devono portare inoltre i fanali di poppa come indicato nell'art. 10, rimanendo stabilito che le navi rimorchiate, ad eccezione dell'ultima, possono portare invece del detto fanale di poppa un piccolo fanale a luce bianca, come indicato nel secondo comma dell'art. 3.

Una nave che viene spinta avanti da un rimorchiatore deve portare all'estrema prora un fanale a luce verde a dritta e un fanale a luce rossa a sinistra, i quali devono avere le stesse caratteristiche dei fanali prescritti dall'art. 2, primo comma, nn. 4) e 5), e devono essere schermati come indicato nell'art. 2, primo comma, n. 6), rimanendo stabilito che se più navi, qualunque ne sia il numero, sono spinte avanti in gruppo, esse devono portare gli stessi fanali come se si trattasse di una sola nave.

Art. 6.

Sulle piccole navi, quando non è possibile, a causa del cattivo tempo o per altri fondati motivi, fissare a posto i fanali laterali a luce verde e a luce rossa, questi fanali devono essere tenuti sottomano accesi e pronti per l'uso immediato e, nell'avvicinarsi ad altre navi oppure essendo da esse avvicinati, devono essere mostrati dal lato corrispondente, in tempo utile per prevenire una collisione, in maniera da riuscire visibili quanto più possibile e in modo che la luce verde non sia veduta dal lato sinistro, nè la luce rossa dal lato dritto, nè, se è possibile, a più di due rombi di bussola (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso del lato rispettivo.

Per rendere l'uso di questi fanali portatili più sicuro e più facile, essi devono essere dipinti esternamente con il colore della luce rispettiva e devono essere forniti di schermi adatti.

Art. 7.

Le navi a propulsione meccanica inferiore a 40 tonnellate, le navi inferiori a 20 tonnellate, che navigano a vela o a remi ed i battelli a remi quando in navigazione, non hanno l'obbligo di portare i fanali indicati nell'art. 2, ma se non li portano devono essere provvisti dei seguenti fanali:

a) le navi a propulsione meccanica inferiori a 40 tonnellate, salvo quanto prescritto dalla seguente lettera *b)*, devono portare:

1) sulla parte prodiera, dove possa essere meglio veduto e ad una altezza dal bordo non inferiore a metri 2,75 (9 piedi), un fanale a luce bianca brillante, costruito e fissato conformemente a quanto prescritto dall'art. 2, primo comma, n. 1), e di intensità luminosa tale da essere visibile alla distanza di almeno tre miglia;

2) i fanali laterali a luce verde e a luce rossa, costruiti e fissati conformemente a quanto prescritto dall'art. 2, primo comma, nn. 4) e 5), di intensità luminosa tale da essere visibili alla distanza di almeno un miglio, ovvero un fanale a luci combinate che proietti una luce verde ed una luce rossa dalla prora fino a due rombi di bussola (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso del lato rispettivo. Questo fanale deve essere portato a non meno di metri 0,91 (3 piedi) al disotto del fanale a luce bianca;

b) le piccole imbarcazioni a propulsione meccanica, come quelle in dotazione delle navi d'alto mare, possono portare il fanale a luce bianca ad un'altezza dal bordo inferiore a metri 2,75 (9 piedi), ma esso deve essere collocato al disopra dei fanali laterali oppure del fanale a luci combinate indicati nella lettera *a)*, n. 2) del presente articolo;

c) le navi inferiori a 20 tonnellate che navigano a vela o a remi, salvo quanto prescritto dalla lettera *d)* seguente, se non portano i fanali laterali devono portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale che proietti una luce verde da un lato ed una luce rossa dall'altro, di intensità luminosa tale ad essere visibile alla distanza di almeno un miglio e sistemato in modo che la luce verde non sia veduta dal lato sinistro nè la luce rossa dal lato dritto. Quando non è possibile fissare tale fanale, esso deve essere tenuto pronto per l'uso immediato e deve essere mostrato in tempo utile per prevenire una collisione ed in modo che la luce verde non sia veduta dal lato sinistro, nè la luce rossa dal lato dritto;

d) le piccole imbarcazioni a remi che navigano a vela o a remi devono aver pronta sotto mano soltanto una torcia elettrica oppure un fanale acceso a luce bianca, che deve essere mostrato in tempo utile per prevenire una collisione;

e) le navi e le imbarcazioni alle quali si riferisce il presente articolo non hanno l'obbligo di portare i fanali ed i segnali prescritti dagli articoli 4, primo comma, ed 11, quinto comma.

Art. 8.

Una nave-pilota a vela, quando attende al servizio di pilotaggio nel suo punto di stazione e non è all'ancora, non deve portare i fanali prescritti per le altre navi, ma deve avere un fanale a luce bianca in testa dall'albero, visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia, e deve mostrare inoltre uno o più fanali a lampi a brevi intervalli mai maggiori di dieci minuti.

Se una nave-pilota a vela si avvicina ad un'altra nave, o è da questa avvicinata, essa deve avere i fanali laterali accesi pronti all'uso e deve mostrarli a brevi intervalli per indicare la direzione della propria rotta, ma la luce verde non deve essere visibile dal lato sinistro, nè la luce rossa dal lato dritto.

Una nave-pilota a vela, del tipo di quelle che sono obbligate ad accostare lungo il fianco delle navi per dare loro il pilota, può mostrare il fanale a luce bianca invece di tenerlo alzato in testa d'albero e può, invece dei fanali laterali sopra indicati, tenere pronto sottomano un fanale con un vetro verde da un lato ed un vetro rosso dall'altro, da usarsi come sopra prescritto.

Una nave-pilota a propulsione meccanica, quando è in servizio di pilotaggio nel suo punto di stazione ma non all'ancora, in aggiunta ai fanali ed ai fanali a lampi prescritti per le navi pilota a vela deve portare, alla distanza di metri 2,45 (8 piedi) sotto il suo fanale a luce bianca di testa d'albero, un fanale a luce rossa visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia, nonchè i fanali laterali prescritti per le navi che sono in navigazione. Invece del fanale a lampi può essere mostrata ad intermittenza una luce bianca, brillante, visibile per tutto il giro dell'orizzonte.

Tutte le navi-plota in servizio di pilotaggio che si trovano all'ancora nel loro punto di stazione devono portare i fanali e mostrare i fanali a lampi prescritti dai commi precedenti ma non i fanali laterali. Esse devono portare inoltre il fanale di fonda o i fanali prescritti dall'art. 11.

Tutte le navi-pilota, siano o no all'ancora, quando non si trovano nel loro punto di stazione in servizio di pilotaggio, devono portare gli stessi fanali prescritti per le altre navi della loro categoria e di eguale tonnellaggio.

Art. 9.

Tutte le navi da pesca, quando non pescano, devono portare i fanali o i segnali prescritti per le navi simili di uguale tonnellaggio. Mentre pescano, esse devono portare soltanto i fanali o i segnali prescritti dal presente articolo, i quali, salvo quando diversamente disposto, devono essere visibili ad una distanza di almeno due miglia.

Le navi intente alla pesca con lenze trascinate (pesca alla traina) devono portare soltanto i fanali prescritti, a seconda dei casi, per una nave a propulsione meccanica oppure per una nave a vela in navigazione.

Le navi intente alla pesca con reti o lenze — escluse le lenze trascinate (pesca alla traina) — che si estendono fuori bordo non oltre 153 metri (500 piedi) misurati orizzontalmente in direzione della scia devono portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca visibile per tutto il giro dell'orizzonte, ed inoltre, avvicinando un'altra nave ovvero essendo da essa avvicinate, devono mostrare un secondo fanale, anche esso a luce bianca ad un distanza verticale non inferiore a metri 1,83 (6 piedi) sotto il primo fanale e ad una distanza orizzontale da questo non inferiore a metri 3,05 (10 piedi) (oppure metri 1,83 — 6 piedi — per i piccoli battelli senza coperta), nella direzione nella quale l'attrezzo si stende in mare.

Durante il giorno, tali navi devono segnalare di trovarsi intente alla pesca alzando, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un paniere o una cesta; e se hanno gli attrezzi da pesca distesi in mare mentre si trovano all'ancora, esse, all'avvicinarsi di altre navi, devono mostrare il medesimo segnale sull'allineamento fra il pallone di fonda e la rete od attrezzo da pesca.

Le navi intente alla pesca con reti o lenze — escluse le lenze trascinate (pesca alla traina) — che si estendono fuori bordo oltre 153 metri (500 piedi) misurati orizzontalmente in direzione della scia devono portare, nel punto in cui possono essere meglio veduti, tre fanali a luce bianca, ad una distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi), formanti un triangolo verticale visibile per tutto il giro dell'orizzonte. Quando hanno dell'abbrivo, dette navi devono mostrare i prescritti fanali colorati laterali, ma quando non hanno abbrivo non devono mostrarli. Durante il giorno esse devono mostrare un paniere o una cesta sulla parte prodiera il più vicino possibile al dritto di prora e ad un'altezza sopra il bordo non inferiore a metri 3,05 (10 piedi) ed inoltre, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un segnale conico nero col vertice rivolto verso l'alto. Se hanno gli attrezzi da pesca distesi in mare mentre si trovano all'ancora, esse, all'avvicinarsi di altre navi, devono mostrare il paniere o la cesta sull'allineamento fra il pallone di fonda e la rete od attrezzo da pesca.

Le navi intente alla pesca a strascico con una rete od altro attrezzo che draga sul fondo od in prossimità del fondo del mare, quando non sono all'ancora:

1) se a propulsione meccanica devono portare, nella stessa posizione del fanale a luce bianca indicato nell'art. 2, primo comma, n. 1), un fanale tricolore, costruito e fissato

in modo da mostrare una luce bianca dalla prora sino a due rombi di bussola (22 gradi e mezzo) su ciascun lato della nave ed una luce verde ed una rossa da due rombi (22 gradi e mezzo) dalla prora sino a due rombi (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso, rispettivamente a dritta e a sinistra. Esse devono portare inoltre a non meno di metri 1,83 (6 piedi) e a non più di metri 3.65 (12 piedi) al disotto del fanale tricolore, un fanale a luce bianca fissato in modo da mostrare una luce chiara, uniforme, ininterrotta e visibile per tutto il giro dell'orizzonte. Esse devono portare inoltre il fanale di poppa prescritto dal primo comma dell'articolo 10;

2) se a vela devono portare un fanale a luce bianca fissato in modo da mostrare una luce chiara, uniforme, ininterrotta e visibile per tutto il giro dell'orizzonte, ed inoltre, avvicinando altre navi o essendo da esse avvicinate, devono mostrare una luce bianca a lampi nel punto in cui possa essere meglio veduta ed in tempo utile per prevenire una collisione.

3) durante il giorno ciascuna delle navi sopra menzionate deve mostrare un paniere o una cesta nel punto in cui possa essere meglio veduto.

Oltre ai fanali che devono mostrare in base al presente articolo, le navi addette alla pesca possono mostrare, se è necessario per attirare l'attenzione di navi che si avvicinano, una luce a lampi. Esse possono usare anche i fanali da lavoro.

Tutte le navi che pescano stando all'ancora devono portare i fanali e i segnali prescritti dall'art. 11, primo, secondo e terzo comma; e all'avvicinarsi di una o più navi devono mostrare un fanale addizionale a luce bianca situato almeno metri 1.83 (6 piedi) al disotto del fanale di fonda prodiero e ad una distanza orizzontale da questo non inferiore a metri 3.05 (10 piedi) misurati in direzione della distesa degli attrezzi fuori bordo.

Se una nave, mentre pesca, rimane immobilizzata per avere i propri attrezzi impigliati in uno scoglio o in altro ostacolo, essa, se di giorno, deve ammainare il paniere o la cesta prescritti dai commi terzo, quarto e quinto del presente articolo e mostrare il segnale indicato nel terzo comma dell'art. 11; se di notte deve mostrare il fanale ovvero i fanali prescritti dal primo e secondo comma dell'art. 11. Con nebbia, foschia, nevicate e forti piovaschi o in ogni altra condizione che in modo analogo limiti la visibilità, sia di giorno che di notte essa deve emettere il segnale acustico prescritto dall'art. 15, comma terzo, n. 5), segnale che deve egualmente essere emesso in condizioni di buona visibilità, all'avvicinarsi di una altra nave.

Per i segnali da nebbia riguardanti le navi da pesca, resta fermo il disposto dell'art. 15, comma terzo, n. 9).

Art. 10.

Una nave in navigazione deve portare di poppa un fanale a luce bianca costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di dodici rombi di bussola (135 gradi), fissato in modo da mostrare la sua luce da poppa fino a sei rombi (67 gradi e mezzo) su ciascun lato della nave e di intensità luminosa tale da essere veduto ad una distanza di almeno due miglia. Questo fanale deve essere collocato quanto più possibile alla stessa altezza dei fanali laterali.

A bordo delle piccole navi, se, a causa del cattivo tempo o per altri motivi giustificati, non è possibile fissare il predetto fanale, si devono avere pronte sottomano una torcia elettrica oppure un fanale acceso, che deve essere mostrato all'avvicinarsi di una nave che stia sopraggiungendo, in tempo utile per evitare una collisione.

Per le navi che rimorchiano o sono rimorchiate, si applicano gli articoli 3, secondo comma, e 5.

Un idrovolante in flottaggio deve portare sulla coda un fanale a luce bianca costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 140 gradi, fissato in modo da mostrare la sua luce per 70 gradi su ciascun lato dell'idrovolante a partire dalla poppa e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia.

Art. 11.

Una nave di lunghezza inferiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora, deve portare nella parte prodiera, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca costruito in modo da mostrare una luce chiara, uniforme e ininterrotta, visibile per tutto il giro dell'orizzonte, ad una distanza di almeno due miglia.

Una nave di lunghezza pari o superiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora deve portare nella parte prodiera, ad un'altezza dal bordo non inferiore a metri 6,10 (20 piedi), un fanale a luce bianca come indicato nel comma precedente, e sulla poppa o vicino ad essa un altro fanale simile e ad un'altezza tale da trovarsi a non meno di metri 4,57 (15 piedi) più in basso di quello prodiero. Entrambi questi fanali devono essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia.

Fra la levata ed il tramonto del sole tutte le navi all'ancora devono portare nella parte prodiera, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un pallone nero di diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi).

Una nave impegnata a distendere o a ricuperare un cavo sottomarino oppure un segnalamento galleggiante, o una nave impegnata in operazioni idrografiche o in lavori subacquei, quando è all'ancora, deve portare i fanali o i segnali prescritti dal terzo comma dell'articolo 4, oltre a quelli prescritti, a seconda dei casi, nei precedenti commi del presente articolo.

Una nave incagliata deve portare, di notte, il fanale o i fanali prescritti dai commi primo e secondo e i due fanali a luce rossa prescritti dal primo comma dell'articolo 4. Durante il giorno essa deve portare, nel punto in cui possono essere meglio veduti, tre palloni neri, ciascuno di diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi), disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi).

Un idrovolante in acqua di lunghezza inferiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora, deve portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia.

Un idrovolante in acqua di lunghezza pari o superiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora, deve portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca di prora ed un fanale a luce bianca di poppa ambedue visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia; ed inoltre, se ha un'apertura d'ali superiore a metri 45,75 (150 piedi), esso deve portare un fanale a luce bianca all'estremità di ogni ala per indicare la massima apertura d'ali, visibile per quanto possibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di un miglio.

Un idrovolante incagliato deve portare un fanale di fonda oppure i fanali prescritti nei commi sesto e settimo del presente articolo, ed inoltre può portare due fanali a luce rossa disposti in linea verticale, ad una distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi) e collocati in modo da essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte.

Art. 12.

Se è necessario per attirare l'attenzione, le navi o gli idrovolanti in acqua possono mostrare, in aggiunta ai fanali che sono tenuti a portare in base alle presenti norme, un fanale a lampi o fare uso di segnali detonanti ovvero di qualsiasi altro efficace segnale acustico che non possa essere confuso con alcun altro segnale, autorizzato in altri punti delle presenti norme.

Art. 13.

Nulla, nelle presenti norme, deve in alcun modo ostacolare l'applicazione di speciali disposizioni emanate dal Governo di qualsiasi Stato, relativamente ad altri fanali di posizione ed a segnali da usarsi a bordo delle navi da guerra, delle navi naviganti in convoglio e degli idrovolanti in acqua, né l'uso di segnali di riconoscimento adottati da imprese armatoriali, che siano stati approvati dai rispettivi Governi e debitamente registrati e pubblicati.

Quando il Governo interessato ritiene che una nave da guerra o un'altra nave militarizzata o un idrovolante in acqua di speciale costruzione o impiego non possa pienamente ottemperare ad una delle presenti norme per quanto riguarda il numero, la posizione, la portata o il settore di visibilità dei fanali o dei segnali senza intralciare la funzione militare della nave o dell'idrovolante, tale nave o idrovolante deve attenersi alle altre norme concernenti il numero, la posizione, la portata o il settore di visibilità dei fanali o dei segnali che il Governo interessato abbia giudicato atte a consentire un'osservanza quanto più stretta possibile delle presenti norme nei riguardi di detta nave o idrovolante.

Art. 14.

Una nave che naviga a vela e contemporaneamente a mezzo di macchine deve portare, durante il giorno, di prora, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un cono nero, col vertice rivolto verso l'alto del diametro alla base non inferiore a metri 0,61 (2 piedi).

Art. 15.

Una nave a propulsione meccanica deve essere dotata di un buon fischio, azionato a vapore o da altri mezzi atti a sostituire il vapore, collocato in modo che il suono non possa essere intercettato da alcuno impedimento, di un corno da nebbia efficiente, azionato da un mezzo meccanico, nonchè di una buona campana. Una nave a vela uguale o superiore a venti tonnellate deve essere dotata di un corno da nebbia e di una campana.

Tutti i segnali prescritti dal presente articolo per le navi in navigazione devono essere emessi:

1) dalle navi a propulsione meccanica, a mezzo del fischio;

2) dalle navi a vela, a mezzo del corno da nebbia;

3) dalle navi rimorchiate, a mezzo del fischio oppure del corno da nebbia.

In tempo di nebbia, foschia, nevicate, forti piovaschi o in ogni altra condizione che in modo analogo limiti la visibilità tanto di giorno quanto di notte, i mezzi di segnalazione prescritti dal presente articolo devono essere usati nel modo seguente:

1) una nave a propulsione meccanica con abbrivo deve emettere, ad intervalli non maggiori di due minuti, un suono prolungato;

2) una nave a propulsione meccanica in navigazione ma con macchina ferma e senza abbrivo deve emettere, ad intervalli non maggiori di due minuti, due suoni prolungati, con un intervallo fra loro di circa un secondo;

3) una nave a vela in navigazione deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, un suono se naviga con mure a dritta, due suoni se naviga con mure a sinistra e tre suoni consecutivi se naviga con vento largo o in poppa;

4) una nave all'ancora deve suonare rapidamente la campana per circa cinque secondi ad intervalli non maggiori di un minuto. Sulle navi di lunghezza superiore a metri 106,75 (350 piedi) la campana deve essere suonata sulla parte prodiera ed inoltre, sulla parte poppiera, deve essere suonato per circa cinque secondi ad intervalli non maggiori di un minuto, un gong od altro strumento di tono e sonorità tali che non possano essere confusi con quelli della campana. Inoltre, una nave all'ancora può, in conformità dell'articolo 12, emettere tre suoni consecutivi e precisamente uno breve, uno prolungato ed uno breve, per segnalare ad una nave che si avvicina la propria posizione e la possibilità di una collisione;

5) una nave che rimorchia, o una nave che è impegnata a distendere o a recuperare una cavo sottomarino od un segnalamento galleggiante, o una nave che è in navigazione ma che non può allontanarsi dalla rotta di una nave che si avvicina perchè non può governare o manovrare come prescrivono le presenti norme, deve, invece dei segnali di cui ai nn. 1), 2) e 3), emettere ad intervalli non maggiori di un minuto tre suoni consecutivi e precisamente uno prolungato seguito da due brevi;

6) una nave rimorchiata o qualora ne siano rimorchiate più di una, soltanto l'ultima se ha l'equipaggio a bordo, deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, quattro suoni consecutivi e precisamente uno prolungato seguito da tre brevi; ove sia possibile, questo segnale deve essere fatto immediatamente dopo quello emesso dalla nave che rimorchia;

7) una nave incagliata deve emettere il segnale indicato al n. 4) del presente articolo e deve inoltre dare tre distinti e separati colpi di campana immediatamente prima e dopo ciascun segnale;

8) una nave inferiore a venti tonnellate, un'imbarcazione a remi o un idrovolante in acqua non ha l'obbligo di emettere i segnali sopra menzionati, ma se non li fa deve emettere ad intervalli non maggiori di un minuto altro segnale acustico efficace;

9) una nave quando pesca, se è uguale o superiore a venti tonnellate, deve emettere ad intervalli non maggiori di un minuto, un suono seguito da ripetuti colpi di campana; o può, invece di questi segnali, emettere un suono composto da una serie di più note di tonalità alternativamente alta e bassa.

Art. 16.

Limitazione della velocità con foschia, ecc.

Una nave od un idrovolante in moto sull'acqua, in tempo di nebbia, foschia, nevicate, forti piovaschi o in qualsiasi altra condizione che in modo analogo limiti la visibilità, deve procedere con velocità moderata, tenendo conto con molta cura delle circostanze e delle condizioni del momento.

Una nave a propulsione mecanica che ode, apparentemente a proravia del suo traverso, il segnale da nebbia di una nave la cui posizione non è accertata, deve, per quanto le circostanze del caso lo consentano, fermare le macchine e quindi navigare con precauzione fino a quando il pericolo di collisione sia passato.

CAPO III

NORME DI GOVERNO E MANOVRA

Art. 17.

Quando due navi a vela si avvicinano l'una all'altra in modo da implicare pericolo di collisione, una di esse deve manovrare per lasciar la via libera all'altra nel modo seguente:

a) la nave che naviga con vento largo deve lasciar libera la rotta a quella che naviga stringendo il vento;

b) la nave che stringe il vento con mure a sinistra deve lasciar libera la rotta a quella che stringe il vento con mure a dritta;

c) quando entrambe le navi corrono a vento largo, ma con mure diverse, quella che ha le mure a sinistra deve lasciar libera la rotta all'altra;

d) quando entrambe le navi corrono a vento largo e con vento dallo stesso lato, quella che si trova al vento deve lasciar libera la rotta a quella che è sottovento;

e) la nave che naviga con vento in poppa deve lasciar libera la rotta all'altra.

Art. 18.

Quando due navi a propulsione meccanica si vanno incontro con rotte direttamente opposte, o quasi opposte, in modo da implicare pericolo di collisione, ciascuna di esse deve accostare a dritta in modo da poter passare sulla sinistra dell'altra. Il presente articolo si applica unicamente ai casi in cui le navi si muovono incontro con rotte direttamente opposte, o quasi opposte, in modo da implicare pericolo di collisione, e non è applicabile a due navi che, continuando nelle loro rotte rispettive, possono passare libere l'una dall'altra. I soli casi in cui esso si applica sono quelli nei quali ciascuna delle due navi si muove incontro all'altra dritto di prora o quasi; in altri termini, ai casi in cui, di giorno, ciascuna nave vede gli alberi dell'altra sullo stesso allineamento, o quasi, dei propri; e, di notte, nei casi in cui ciascuna nave è in posizione tale da scorgere entrambi i fanali laterali dell'altra. Esso non si applica, di giorno, nei casi in cui una nave ne vede un'altra di prora che traversa la propria rotta, o, di notte, nei casi in cui il fanale a luce rossa dell'una è opposto al fanale a luce rossa dell'altra, o il fanale a luce verde dell'una è opposto al fanale a luce verde dell'altra; oppure nei casi in cui una nave vede di prora il fanale a luce rossa dell'altra senza vedere quello a luce verde oppure il fanale a luce verde senza vedere quello a luce rossa; oppure quando si vedono i due fanali a luce verde o a luce rossa in qualunque altra direzione fuorchè di prora.

Agli effetti del presente articolo e degli articoli da 19 a 29 inclusi, ad eccezione di quanto disposto al secondo comma dell'articolo 20, un idrovolante in acqua deve essere considerato come una nave e l'espressione « nave a propulsione meccanica » deve essere interpretata in conformità.

Art. 19.

Quando due navi a propulsione meccanica navigano con rotte che si incrocino in modo da implicare pericolo di collisione, la nave che vede l'altra sulla propria dritta deve lasciare a questa libera la rotta.

Art. 20.

Quando due navi, una a propulsione meccanica e l'altra a vela, navigano con rotte tali da implicare pericolo di collisione, la nave a propulsione meccanica deve lasciare libera la rotta alla nave a vela salvo le eccezioni previste dagli articoli 24 e 26.

Un idrovolante in acqua deve normalmente tenersi ben libero da tutte le navi ed evitare di intralciare la loro navigazione. Tuttavia quando vi è pericolo di collisione esso deve attenersi alle presenti norme.

Art. 21.

Quando in base alle presenti norme, una delle due navi deve lasciare libera la rotta all'altra, quest'ultima deve mantenere la propria rotta e la propria velocità. Quando per qualsiasi causa, quest'ultima nave si trova così vicina all'altra che la collisione non può essere evitata con la sola manovra della nave che deve cedere il passo, anch'essa deve agire nel modo più adatto per evitare la collisione (si vedano gli articoli 27 e 29).

Art. 22.

Una nave che in base alle presenti norme deve lasciar libera la rotta ad un'altra nave deve evitare, se le circostanze del caso lo consentono, di passare di prora a quest'ultima.

Art. 23.

Una nave a propulsione meccanica che in base alle presenti norme deve lasciar libera la rotta ad un'altra nave, nello avvicinarsi ad essa deve diminuire, se è necessario, la propria velocità o fermare le macchine ovvero andare indietro.

Art. 24.

Fermo restando quanto stabilito dalle presenti norme, una nave che ne raggiunge un'altra deve lasciar libera la rotta alla nave raggiunta.

Una nave che si avvicina ad un'altra venendo da una direzione di più di due rombi di bussola (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso di quest'ultima, che si trova cioè, relativamente alla nave che sta raggiungendo, in posizione tale che di notte non potrebbe scorgere alcuno dei fanali laterali di quest'ultima, deve essere considerata come una nave che ne raggiunge un'altra. Nessun ulteriore cambiamento nel rilevamento fra le due navi potrà far considerare la nave che raggiunge l'altra come una nave che ne incrocia la rotta ai termini delle presenti norme ed esonerarla dall'obbligo di lasciar libera la rotta alla nave raggiunta, fino a che non l'abbia oltrepassata e non sia libera da essa.

Se la nave che ne raggiunge un'altra non può stabilire con certezza se si trova a proravia o a poppavia di questa direzione rispetto all'altra nave, essa deve considerarsi come una nave che ne raggiunge un'altra e lasciare a questa libera la rotta.

Art. 25.

Una nave a propulsione meccanica che naviga in un passo stretto deve, quando ciò è possibile e non comporta pericolo, mantenersi nella metà di destra del passaggio o canale rispetto alla propria rotta.

Una nave a propulsione meccanica che si avvicina al gomito di un canale dove non è possibile vedere altre navi a propulsione meccanica che si avvicinano in senso opposto deve emettere, al momento in cui essa arriva alla distanza di mezzo miglio dal gomito, un suono prolungato di fischio. A questo segnale deve essere data risposta con un segnale analogo da qualsiasi nave a propulsione meccanica in condizione di udirlo, che stia avvicinandosi dall'altra parte del gomito. In ogni caso, sia o non udito il segnale di una nave che si avvicina dall'altra parte, il predetto gomito deve essere percorso con attenzione e cautela.

Art. 26.

Le navi non impegnate in operazioni di pesca, devono, quando sono in navigazione, lasciar libera la rotta alle navi che stanno pescando con reti, lenze o reti a strascico. Questa norma non dà diritto alle navi intente alla pesca di ostruire un passaggio frequentato da navi che non siano da pesca.

Art. 27.

Nell'applicazione e nell'interpretazione delle presenti norme si debbono tener nel debito conto tutti i pericoli della navigazione e di collisione e tutte le circostanze particolari, comprese le limitazioni delle possibilità di manovra della nave e dell'aeromobile interessato, che possono rendere necessario discostarsi dalle precedenti norme allo scopo di evitare un pericolo immediato.

CAPO IV

VARIE

Art. 28.

Quando le navi sono in vista l'una dell'altra, la nave a propulsione meccanica in navigazione che cambia la sua rotta in conformità di quanto autorizzato o prescritto dalle presenti norme deve indicare la sua manovra a mezzo dei seguenti segnali con il suono:

un suono breve per significare « sto accostando a dritta »;

due suoni brevi per significare « sto accostando a sinistra »;

tre suoni brevi per significare « vado indietro con le macchine ».

La nave a propulsione meccanica che in conformità delle presenti norme deve mantenere la propria rotta e la propria velocità e che, trovandosi in vista di un'altra nave, dubita che essa abbia adottato misure sufficienti per evitare una collisione, può indicare tale dubbio emettendo in rapida successione non meno di cinque suoni brevi di fischio. Una nave che emette tale segnale non è dispensata dagli obblighi stabiliti dagli articoli 27 e 29 e da qualsiasi altra norma, nè dallo obbligo di segnalare tutte le manovre eseguite in conformità delle presenti norme, emettendo i dovuti segnali acustici indicati nel presente articolo.

Nulla, nelle presenti norme, deve in alcun modo ostacolare l'osservanza di altre norme speciali emanate dal Governo di qualsiasi Stato per quanto si riferisce all'uso dei segnali supplementari col suono tra le navi da guerra, e tra navi naviganti in convoglio.

Art. 29.

Nulla di quanto è prescritto dalle presenti norme può esonerare la nave, il proprietario, il comandante o l'equipaggio dalle conseguenze di qualsiasi negligenza nel portare i fanali o i segnali prescritti, o nel mantenere il dovuto servizio di vedetta, ovvero nell'attenersi alle precauzioni richieste dalla normale esperienza degli uomini di mare o dalle speciali circostanze del caso.

Art. 30.

Riserva relativa ai Regolamenti per la navigazione nei porti e nelle acque interne

Nessuna delle presenti norme deve ostacolare l'osservanza di norme speciali debitamente emanate dalle autorità locali relativamente alla navigazione nei porti, nei fiumi, nei laghi e nelle acque interne, ivi compresi gli specchi d'acqua riservati agli idrovolanti.

Art. 31.

Segnali di pericolo.

Quando una nave o un idrovolante in acqua è in pericolo e domanda soccorso ad altre navi o a terra, i segnali da usarsi, sia separatamente che congiuntamente, sono i seguenti:

a) colpi di cannone oppure altri segnali esplosivi, ad intervalli di circa un minuto;

b) un suono continuo, emesso da qualsiasi apparecchio per segnali da nebbia;

c) razzi od altri artifici pirotecnici proiettanti stelle rosse, lanciati uno alla volta a brevi intervalli;

d) un segnale emesso con la radiotelegrafia oppure con altro sistema di segnalazione, consistente nel gruppo . . . – – – . . . dell'alfabeto Morse;

e) un segnale emesso con radiotelefono, consistente nella parola « Mayday » pronunciata « Medé »;

f) il segnale di pericolo del Codice internazionale, indicato con le lettere N. C.;

g) un segnale a riva consistente in una bandiera quadra con sopra o sotto un pallone o qualsiasi cosa che assomigli ad un pallone;

h) fuochi accesi sulla nave (quali si possono ottenere bruciando barili di catrame, olio, ecc.);

i) un razzo a paracadute producente luce rossa.

E' vietato l'uso di uno qualsiasi dei predetti segnali, se non per indicare che una nave o un idrovolante si trova in pericolo, nonchè l'uso di qualsiasi segnale che possa venire confuso con uno dei segnali anzidetti.

Le navi in pericolo, allo scopo di far entrare in funzione gli apparecchi automatici di allarme delle altre navi, devono emettere per radio un segnale formato da una serie di dodici linee trasmesse in un minuto, della durata di quattro secondi per ogni linea e con un intervallo di un secondo fra due linee consecutive.

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 11 marzo 1961, n. 451.

Erezione in ente morale dell'O. P. « Fondazione Gesù Maestro », con sede in Coazze, frazione Forno (Torino).

N. 451. Decreto del Presidente della Repubblica 11 marzo 1961, col quale, sulla proposta del Ministro per l'interno, l'O. P. « Fondazione Gesù Maestro », con sede in Coazze, frazione Forno (Torino), viene eretta in ente morale e ne viene approvato lo statuto organico.

Visto, *il Guardasigilli*: GONELLA
Registrato alla Corte dei conti, addì 3 giugno 1961
Atti del Governo, registro n. 137, *foglio n.* 1. — VILLA

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 28 aprile 1961, n. 452.

Autorizzazione all'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per i lavoratori dello spettacolo ad accettare la donazione di un terreno sito in Roma, località Cecchina.

N. 452. Decreto del Presidente della Repubblica 28 aprile 1961, col quale, sulla proposta del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, l'Ente nazionale di previdenza e di assistenza per i lavoratori dello spettacolo viene autorizzato ad accettare dalla Società Italiana Risanamento Agrario - SIRA - Società per azioni con sede in Roma, piazza in Lucina n. 4, per la costruzione di una Casa di riposo per i lavoratori dello spettacolo intitolata « Italia Talenti », un appezzamento di terreno di mq. 20.960 (ventimilanovecentosessanta), sito in Roma, in località Cecchina.

Visto, *il Guardasigilli*: GONELLA
Registrato alla Corte dei conti, addì 3 giugno 1961
Atti del Governo, registro n. 137, *foglio n.* 4. — VILLA

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 31 marzo 1961.

Nomina di un componente il Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale invalidi di guerra.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto il proprio decreto 3 dicembre 1958 (in *Gazzetta Ufficiale* n. 313 del 29 dicembre stesso anno), concernente la costituzione del Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale invalidi di guerra per il quadriennio 1958-1962;

Visto il proprio decreto 8 dicembre 1959 (in *Gazzetta Ufficiale* n. 31 del 6 febbraio 1960), con il quale l'avvocato Pietro Scognamiglio è stato nominato, quale membro scelto tra le persone designate dall'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra, componente del predetto Consiglio di amministrazione, in sostituzione della medaglia d'oro gen. Alfredo Marone, deceduto;

Ritenuto che, a seguito dell'avvenuto decesso dell'avv. Scognamiglio, occorre procedere alla di lui sostituzione nell'incarico di cui innanzi;

Visti gli articoli 4 e 5 del regio decreto-legge 18 agosto 1942, n. 1175, convertito nella legge 5 maggio 1949, n. 178;

Visto il decreto legislativo luogotenenziale 24 agosto 1944, n. 206;

Visto l'art. 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 febbraio 1947, n. 27;

Viste le designazioni dell'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri;

Decreta:

Il sig. Tommaso Melelli è nominato, quale membro scelto tra le persone designate dall'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra, componente del Consiglio di amministrazione dell'Opera nazionale invalidi di guerra, in sostituzione dell'avv. Pietro Scognamiglio, deceduto, per la rimanente durata del quadriennio 1958-1962.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

Dato a Roma, addì 31 marzo 1961

GRONCHI

FANFANI

Registrato alla Corte dei conti, addì 13 maggio 1961
Registro n. 2 *Presidenza, foglio n.* 272. — MASSIMO

(3250)

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 22 aprile 1961.

Nomina di un componente il comitato nazionale dell'Opera nazionale orfani di guerra.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Vista la legge 13 marzo 1958, n. 365, sull'Opera nazionale per gli orfani di guerra;

Visto il regio decreto 13 novembre 1930, n. 1642;

Visto il proprio decreto 24 gennaio 1959, con il quale il prof. Angelo Romanini è stato nominato, quale delegato dell'Associazione nazionale vittime civili di guerra, membro del comitato nazionale dell'Opera anzidetta, per il quadriennio 1959-1963, con decorrenza dalla data d'insediamento;

Ritenuto che, a seguito delle dimissioni dalla carica di cui innanzi rassegnate dal prof. Romanini, occorre procedere alla sua sostituzione;

Vista la designazione a tal fine formulata;

Decreta:

Il rag. Lelio Capuano è nominato, quale delegato dell'Associazione nazionale vittime civili di guerra, membro del comitato nazionale dell'Opera nazionale per gli orfani di guerra, per il rimanente periodo del quadriennio in corso, in sostituzione del prof. Angelo Romanini, dimissionario.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

Roma, addì 22 aprile 1961

FANFANI

Registrato alla Corte dei conti, addì 20 maggio 1961
Registro n. 2 *Presidenza, foglio n.* 371. — MASSIMO

(3377)

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Concessione di exequatur

In data 4 maggio 1961 il Presidente della Repubblica ha concesso l'exequatur al sig. R. Robin De La Barre, Vice console degli S.U.A. a Napoli.

(2959)

MINISTERO DELL'INTERNO

Autorizzazione al comune di Mondolfo ad assumere un mutuo per l'integrazione del bilancio 1960

Con decreto ministeriale in data 28 aprile 1961, registrato alla Corte dei conti il 25 maggio 1961, registro n. 13 Interno, foglio n. 258, l'Amministrazione comunale di Mondolfo (Pesaro) viene autorizzata ad assumere un mutuo di L. 20.070.000, per la copertura del disavanzo economico del bilancio dell'esercizio 1960, e l'Istituto mutuante ad effettuare la somministrazione dei due terzi dell'importo del mutuo stesso, ai sensi dell'art. 1 del decreto legislativo luogotenenziale 11 gennaio 1945, n. 51.

(3314)

MINISTERO DEL TESORO

Esito di ricorso

Con decreto del Presidente della Repubblica 5 aprile 1961, registrato alla Corte dei conti il 9 maggio 1961, registro n. 13 Tesoro, foglio n. 193, è stato dichiarato inammissibile il ricorso straordinario proposto in data 24 gennaio 1959 dal signor Corni Mario, domiciliato in Spilamberto, via Coccola, 23, avverso il decreto del Ministro per il tesoro n. 1155815 del 29 maggio 1950, con il quale gli venne negato diritto a trattamento pensionistico di guerra, nonchè avverso la decisione della Corte dei conti n. 38760 del 10 aprile 1957, con la quale venne respinto il ricorso prodotto dall'interessato contro il predetto decreto ministeriale.

(3240)

MINISTERO DEL TESORO

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

Abilitazione di azienda di credito

Si rende noto che, con decreto ministeriale in data 31 maggio 1961, il Banco di Sardegna è stato abilitato a compiere le operazioni su titoli di debito pubblico, previste dall'art. 10 della legge 12 agosto 1957, n. 752.

Il direttore generale: GRECO

(3380)

MINISTERO DEL TESORO

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO - PORTAFOGLIO DELLO STATO

N. 128

Corso dei cambi del 7 giugno 1961 presso le sottoindicate Borse valori

VALUTE	Bologna	Firenze	Genova	Milano	Napoli	Palermo	Roma	Torino	Trieste	Venezia
$ USA	620,60	620,60	620,595	620,60	620,55	620,60	620,60	620,65	620,60	620,66
$ Can.	628,60	628,65	628,50	628,90	628,75	628,62	628,60	628,65	628,65	628,80
Fr. Sv.	143,40	143,53	143,55	143,575	143,50	143,44	143,565	143,40	143,44	143,55
Kr. D.	89,57	89,56	89,62	89,585	89,60	89,57	89,595	89,55	89,57	89,60
Kr. N.	86,61	86,60	86,62	86,62	86,65	86,62	86,62	86,65	86,62	86,62
Kr. Sv.	120,23	120,18	120,25	120,22	120,25	120,22	120,21	120,25	120,22	120,20
Fol.	172,70	172,65	172,73	172,72	172,70	172,69	172,69	172,70	172,69	172,65
Fr. B.	12,41	12,41	12,415	12,415	12,415	12,41	12,41375	12,41	12,41	12,415
Fr. Fr. (N.F.)	126,65	126,65	126,675	126,6525	126,67	126,66	126,66	126,65	126,66	126,65
Lst.	1731,97	1731,65	1731,90	1731,675	1731,75	1731,75	1731,45	1732 —	1731,80	1731,75
Dm. occ.	156,31	156,30	156,30	156,32375	156,27	156,32	156,32	156,30	156,32	156,32
Scell. Austr.	23,85	23,85	23,85	23,87125	23,85	23,86	23,87125	23,85	23,87	23,87
Escudo Port.	21,60	21,60	21,64	21,60	21,60	21,60	21,60	21,60	21,60	21,60

Media dei titoli del 7 giugno 1961

Titolo	Media
Rendita 3,50 % 1906	92,05
Id. 3,50 % 1902	90,10
Id. 5 % 1935	108,475
Redimibile 3,50 % 1934	99,10
Id. 3,50 % (Ricostruzione)	88,475
Id. 5 % (Ricostruzione)	100,625
Id. 5 % (Riforma fondiaria)	100,275
Id. 5 % 1936	101,125
Id. 5 % (Città di Trieste)	100,25
Id. 5 % (Beni Esteri)	100,275

Titolo	Media
Buoni del Tesoro 5 % (scadenza 1° gennaio 1962)	102,20
Id. 5 % (» 1° gennaio 1963)	102,45
Id. 5 % (» 1° aprile 1964)	102,575
Id 5 % (» 1° aprile 1965)	102,575
Id 5 % (» 1° aprile 1966)	102,90
Id. 5 % (» 1° gennaio 1968)	102,925
Id 5 % (» 1° aprile 1969)	102,975
Id. 5 % (» 1° gennaio 1970)	103,075
B. T. Poliennali 5 % (» 1° ottobre 1966)	102,50

Il Contabile del Portafoglio dello Stato: ZODDA

UFFICIO ITALIANO DEI CAMBI

Cambi medi del 7 giugno 1961

Valuta	Cambio
1 Dollaro USA	620,60
1 Dollaro canadese	628,75
1 Franco svizzero	143,57
1 Corona danese	89,59
1 Corona norvegese	86,62
1 Corona svedese	120,215
1 Fiorino olandese	172,705
1 Franco belga	12,414
1 Franco nuovo (N.F.)	126,656
1 Lira sterlina	1731,562
1 Marco germanico	156,322
1 Scellino austriaco	23,871
1 Escudo Port.	21,60

MINISTERO DEL TURISMO E DELLO SPETTACOLO

Esito di ricorso

Con decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1961, registrato alla Corte dei conti il 15 maggio 1961, è stato respinto il ricorso straordinario presentato dai signori Fusco Emilio e Salvatore in data 20 aprile 1959 per l'annullamento del provvedimento della Presidenza del Consiglio dei Ministri, con il quale non è stata accolta l'istanza dei signori Emilio e Salvatore Fusco intesa ad ottenere il nulla osta per la trasformazione in cinema permanente di posti 2000, da adibire anche a spettacoli misti, dell'arena « Italia » sita in Taranto, via Cesare Battisti.

(3370)

MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

Vacanza delle cattedre di « Chimica analitica », « Struttura della materia » e « Chimica generale ed inorganica » presso la Facoltà di scienze matematiche, fisiche e naturali della Università di Napoli.

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 238, si comunica che presso la Facoltà di scienze matematiche, fisiche e naturali della Università di Napoli sono vacanti le seguenti cattedre, cui la Facoltà interessata intende provvedere mediante trasferimento:

1) Chimica analitica;
2) Struttura della materia.
3) Chimica generale ed inorganica.

Gli aspiranti al trasferimento alle cattedre predette, dovranno presentare le proprie domande, direttamente al preside della Facoltà, entro trenta giorni dalla pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

(3375)

Vacanza delle cattedre di « Analisi matematica (algebrica ed infinitesimale) » e di « Geometria analitica con elementi di proiettiva e geometria descrittiva con disegno » presso la Facoltà di scienze matematiche, fisiche e naturali della Università di Genova.

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 238, si comunica che presso la Facoltà di scienze matematiche, fisiche e naturali della Università di Genova sono vacanti le seguenti cattedre, cui la Facoltà interessata intende provvedere mediante trasferimento:

1) Analisi matematica (algebrica ed infinitesimale);
2) Geometria analitica con elementi di proiettiva e geometria descrittiva con disegno.

Gli aspiranti al trasferimento alle cattedre predette, dovranno presentare le proprie domande, direttamente al preside della Facoltà, entro trenta giorni dalla pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

(3374)

Vacanza della cattedra di « Storia medioevale » presso la Facoltà di lettere e filosofia dell'Università di Torino

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 3 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 238, si comunica che, presso la Facoltà di lettere e filosofia dell'Università di Torino, è vacante la cattedra di « Storia medioevale », cui la Facoltà interessata intende provvedere mediante trasferimento.

Gli aspiranti al trasferimento medesimo, dovranno presentare le proprie domande direttamente al preside della Facoltà entro trenta giorni dalla pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

(3372)

Vacanza della cattedra di « Geometria » presso la Facoltà di ingegneria del Politecnico di Torino

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 238, si comunica che, presso la Facoltà di ingegneria del Politecnico di Torino è vacante la cattedra di « Geometria », cui la Facoltà interessata intende provvedere mediante trasferimento.

Gli aspiranti al trasferimento medesimo dovranno presentare le proprie domande, direttamente al preside della Facoltà, entro trenta giorni dalla pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

(3373)

MINISTERO DELL'INDUSTRIA E DEL COMMERCIO

Deformazione di marchi d'identificazione per metalli preziosi

Ai sensi dell'art. 30 del regolamento per la disciplina dei titoli dei metalli preziosi, approvato con regio decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2393, si rende noto che sono stati deformati i marchi d'identificazione per i metalli predetti, contrassegnati col n. 440-MI, della cessata ditta Michele Sidoli, già esercente un laboratorio di oreficeria in Milano, via Paolo Sarpi n. 11.

(3275)

Ai sensi dell'art. 30 del regolamento per la disciplina dei titoli dei metalli preziosi, approvato con regio decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2393, si rende noto che sono stati deformati i marchi d'identificazione per i metalli predetti, contrassegnati col n. 368-MI, della cessata ditta Mario Pozzi, già esercente un laboratorio di oreficeria in Milano, via G. B. Vico n. 2.

(3276)

Ai sensi dell'art. 30 del regolamento per la disciplina dei titoli dei metalli preziosi, approvato con regio decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2393, si rende noto che sono stati deformati i marchi d'identificazione per i metalli predetti, contrassegnati col n. 113-GE, della cessata ditta Giuseppina Molinari, già esercente un laboratorio di oreficeria in Genova -Rivarolo, via G. Jori n. 24/6.

(3363)

ACCORDI ECONOMICI E CONTRATTI COLLETTIVI DI LAVORO

MINISTERO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE

Comunicati

Presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale - Direzione generale dei rapporti di lavoro - Divisione XXI - e presso tutti gli Uffici regionali e provinciali del lavoro e della massima occupazione della Repubblica è in visione dalla data della sua pubblicazione (15 maggio 1961) il Bollettino n. 9 della provincia di Pavia, contenente i sottoindicati contratti pubblicati ai sensi della legge 14 luglio 1959, n. 741 e legge 1° ottobre 1960, n. 1027:

1. — Contratto collettivo di lavoro 12 aprile 1960 integrativo al Contratto collettivo nazionale di lavoro 6 agosto 1957 per i dirigenti di aziende agricole e forestali della provincia di Pavia.

2. — Contratto collettivo di lavoro 14 giugno 1960 integrativo del Contratto collettivo nazionale di lavoro 21 ottobre 1958 per gli impiegati di aziende agricole e forestali della provincia di Pavia.

Il Ministro: SULLO

(3352)

Presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale - Direzione generale dei rapporti di lavoro - Divisione XXI - e presso tutti gli Uffici regionali e provinciali del lavoro e della massima occupazione della Repubblica è in visione dalla data della sua pubblicazione (15 maggio 1961) il Bollettino nazionale n. 153, contenente i sottoindicati accordi pubblicati ai sensi della legge 14 luglio 1959, n. 741 e legge 1° ottobre 1960, n. 1027:

1. — Accordo 5 agosto 1958 da valere per gli impiegati ed operai dipendenti dall'« Alitalia » linee Aeree Italiane.

2. — Accordo collettivo 26 aprile 1956 per la proroga, con modifiche, del Contratto collettivo nazionale di lavoro 7 aprile 1954 per gli impiegati dipendenti da imprese esercenti trasporti aerei.

3. — Accordo collettivo 13 aprile 1956 per la proroga con modifiche del Contratto collettivo nazionale di lavoro 1° aprile 1954 per gli operai dipendenti da imprese esercenti trasporti aerei.

4. — Accordo 12 maggio 1955 per la modifica dell'art. 27 del Contratto collettivo nazionale di lavoro 7 aprile 1954 per gli impiegati dipendenti da imprese esercenti trasporti aerei.

5. — Accordo 9 aprile 1955 di conglobamento delle retribuzioni per gli operai ed impiegati dipendenti da imprese esercenti trasporti aerei.

6. — Contratto collettivo nazionale di lavoro 7 aprile 1954 per gli impiegati dipendenti da imprese esercenti trasporti aerei.

7. — Contratto collettivo nazionale di lavoro 1° aprile 1954 per gli operai dipendenti da imprese esercenti trasporti aerei.

Il Ministro: SULLO

Presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale - Direzione generale dei rapporti di lavoro - Divisione XXI - e presso tutti gli Uffici regionali e provinciali del lavoro e della massima occupazione della Repubblica è in visione dalla data della sua pubblicazione (15 maggio 1961) il Bollettino nazionale n. 154, contenente i sottoindicati contratti pubblicai ai sensi della legge 14 luglio 1959, n. 741 e legge 1° ottobre 1960, n. 1027:

1. — Contratto collettivo di lavoro 25 maggio 1960 per le maestranze addette ai lavori di monda e trapianto del riso per la campagna 1960 da valere nelle provincie di Alessandria, Mantova, Milano, Novara, Pavia e Vercelli.

2. — Contratto collettivo di lavoro 25 giugno 1960 per le maestranze addette ai lavori di taglio e raccolta del riso per la campagna 1960, da valere nelle provincie di Alessandria, Mantova, Milano, Novara, Pavia e Vercelli.

Il Ministro: SULLO

Presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale - Direzione generale dei rapporti di lavoro - Divisione XXI - e presso tutti gli Uffici regionali e provinciali del lavoro e della massima occupazione della Repubblica è in visione dalla data della sua pubblicazione (15 maggio 1961) il Bollettino nazionale n 155, contenente i sottoindicati contratti pubblicati ai sensi della legge 14 luglio 1959, n. 741 e legge 1° ottobre 1960, n. 1027:

1. — Contratto collettivo nazionale di lavoro 31 luglio 1959 per i lavoratori dipendenti dalle aziende esercenti l'industria della lana, del feltro tessuto, del feltro battuto ed articoli da caccia.

2. — Contratto collettivo nazionale di lavoro 5 febbraio 1960 integrativo al contratto collettivo nazionale di lavoro 31 luglio 1959 per il personale addetto all'industria della lana, feltro tessuto, feltro battuto ed articoli da caccia.

Il Ministro: SULLO

Presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale - Direzione generale dei rapporti di lavoro - Divisione XXI - e presso tutti gli Uffici regionali e provinciali del lavoro e della massima occupazione della Repubblica è in visione dalla data della sua pubblicazione (15 maggio 1961) il Bollettino nazionale n. 156 contenente i sottoindicati contratti pubblicati ai sensi della legge 14 luglio 1959, n. 741 e legge 1° ottobre 1960, n. 1027:

1. — Contratto collettivo nazionale di lavoro 31 luglio 1959 per i lavoratori dipendenti da aziende esercenti l'industria jutiera.

2. — Contratto collettivo nazionale di lavoro 5 febbraio 1960 da valere per il personale addetto all'industria jutiera.

Il Ministro: SULLO

Presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale - Direzione generale dei rapporti di lavoro - Divisione XXI - e presso tutti gli Uffici regionali e provinciali del lavoro e della massima occupazione della Repubblica è in visione dalla data della sua pubblicazione (15 maggio 1961) il Bollettino nazionale n. 157, contenente il sottoindicato contratto pubblicato ai sensi della legge 14 luglio 1959, n. 741 e legge 1° ottobre 1960, n. 1027:

1. — Contratto collettivo nazionale di lavoro 1° agosto 1960 per gli operai addetti ai laboratori o aziende argentiere.

Il Ministro: SULLO

(3351)

Presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale - Direzione generale dei rapporti di lavoro - Divisione XXI - e presso tutti gli Uffici regionali e provinciali del lavoro e della massima occupazione della Repubblica è in visione dalla data della sua pubblicazione (16 maggio 1961) il Bollettino n. 14 della provincia di Belluno, contenente il sottoindicato accordo pubblicato ai sensi della legge 14 luglio 1959, n. 741 e legge 1° ottobre 1960, n. 1027:

1. — Accordo mezzadrile 5 maggio 1960 per la provincia di Belluno.

Il Ministro: SULLO

(3353)

Presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale - Direzione generale dei rapporti di lavoro - Divisione XXI - e presso tutti gli Uffici regionali e provinciali del lavoro e della massima occupazione della Repubblica è in visione dalla data della sua pubblicazione (17 maggio 1961) il Bollettino n. 36 della provincia di Milano, contenente i sottoindicati accordi pubblicati ai sensi della legge 14 luglio 1959, n. 741 e legge 1° ottobre 1960, n. 1027:

1. — Contratto collettivo di lavoro 15 giugno 1960 per i dipendenti da aziende commerciali della provincia di Milano.

2. — Accordo economico 29 giugno 1960 integrativo del Contratto collettivo nazionale di lavoro 2 maggio 1957 per i dirigenti di aziende commerciali della provincia di Milano.

3. — Accordo salariale 15 giugno 1960 per i viaggiatori e piazzisti dipendenti da aziende commerciali della provincia di Milano.

Il Ministro: SULLO

(3354)

Presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale - Direzione generale dei rapporti di lavoro - Divisione XXI - e presso tutti gli Uffici regionali e provinciali del lavoro e della massima occupazione della Repubblica è in visione dalla data della sua pubblicazione (25 maggio 1961) il Bollettino n. 13 della provincia di Roma, contenente il sottoindicato contratto pubblicato ai sensi della legge 14 luglio 1959, n. 741 e legge 1° ottobre 1960, n. 1027:

1. — Contratto collettivo di lavoro 2 agosto 1960 integrativo del Contratto collettivo nazionale di lavoro 28 giugno 1958 per i dipendenti da aziende commerciali di Roma e provincia.

Il Ministro: SULLO

(3356)

Presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale Direzione generale dei rapporti di lavoro - Divisione XXI - e presso tutti gli Uffici regionali e provinciali del lavoro e della massima occupazione della Repubblica è in visione dalla data della sua pubblicazione (20 maggio 1961) il Bollettino n. 16 della provincia di Verona, contenente i sottoindicati contratti pubblicati ai sensi della legge 14 luglio 1959, n. 741 e legge 1° ottobre 1960, n. 1027:

1. — Contratto aziendale di lavoro 30 novembre 1959 integrativo del Contratto collettivo nazionale di lavoro 13 dicembre 1941 modificato dalla Convenzione 27 luglio 1957 per il personale dipendente dalle esattorie - Tesorerie e ricevitorie gestite da Casse di risparmio di Verona, Vicenza e Belluno.

2. — Contratto di lavoro aziendale 2 settembre 1957 integrativo del Contratto collettivo nazionale di lavoro 28 febbraio 1941 e dalla Convenzione nazionale 14 dicembre 1953 per le categorie: impiegati, impiegate, personale subalterno, operai, guardie notturne e personale di fatica della Cassa di risparmio, di Verona, Vicenza e Belluno.

Il Ministro: SULLO

(3357)

CONCORSI ED ESAMI

MINISTERO DELLA DIFESA - AERONAUTICA

Concorso a sette posti di operaio temporaneo di 1ª e 2ª categoria per le sedi di Pisa (Aeroporto), Treviso (Aeroporto), Pratica di Mare (Aeroporto).

IL MINISTRO PER LA DIFESA

Visto il testo unico delle disposizioni sullo stato giuridico e sul trattamento economico dei salariati dello Stato, approvato con regio decreto 24 dicembre 1924, n. 2114, e successive modificazioni;

Visto il regio decreto 31 dicembre 1924, n. 2262, che approva il regolamento sullo stato giuridico e sul trattamento economico dei salariati dello Stato e successive modificazioni;

Visto il regolamento speciale per i salariati dipendenti dall'Amministrazione aeronautica, approvato con decreto ministeriale 30 novembre 1925, e successive modificazioni;

Visto il regio decreto 3 gennaio 1926, n. 48, che reca norme a favore del personale ex combattente e successive estensioni;

Visto il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, n. 585, sul trattamento economico dei salariati dello Stato e successive modificazioni;

Vista la legge 26 febbraio 1952, n. 67, che reca norme sullo stato giuridico dei salariati dello Stato e successive modificazioni;

Vista la legge 3 giugno 1950, n. 375, sull'assunzione obbligatoria al lavoro degli invalidi di guerra ed il relativo regolamento approvato con decreto presidenziale 18 giugno 1952, n. 1176, nonchè la legge 8 luglio 1957, n. 578;

Viste le leggi 15 luglio 1950, n. 539, e 24 febbraio 1953, n. 142, sull'assunzione obbligatoria al lavoro degli invalidi per servizio e degli orfani dei caduti per servizio;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 24 giugno 1954, n. 368, contenente norme per la presentazione dei documenti nei pubblici concorsi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19, relativo al conglobamento totale del trattamento economico del personale statale;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 2 agosto 1957, n. 678, e la legge 18 marzo 1958, n. 228, recanti nuove norme sulle documentazioni amministrative e sulla legalizzazione delle firme;

Vista la legge 17 agosto 1957, n. 868, che dà facoltà al Ministro per la difesa di assumere salariati non di ruolo, in particolare gli articoli 1, 2 e 3 della predetta legge;

Vista la legge 27 febbraio 1958, n. 130, sull'assunzione obbligatoria al lavoro dei profughi dai territori ceduti allo Stato Jugoslavo con il trattato di pace e dalla Zona *B* del territorio di Trieste e delle altre categorie di profughi;

Vista la legge 13 marzo 1958, n. 365, riguardante gli orfani di guerra;

Constatata la necessità di ricoprire, in parte, le vacanze verificatesi nel contingente dei salariati di ruolo e non di ruolo cessati dal servizio durante l'esercizio finanziario 1959-1960 per qualsiasi causa, escluso l'esodo volontario di cui alla legge 27 febbraio 1955, n. 53, e successive proroghe;

Accertato che nel corso dell'esercizio finanziario predetto sono cessati dal servizio, per cause diverse dall'esodo volontario, salariati di ruolo e non di ruolo per 37 (trentasette) unità;

Esaminate le esigenze funzionali dell'Amministrazione dell'Aeronautica militare di carattere immediato ed in particolare delle sedi di Pisa, Treviso e Pratica di Mare (Comune di Pomezia);

Vista la nota del Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato, n. 144533 in data 19 agosto 1960;

Decreta:

Art. 1.

E' indetto un concorso a sette posti di operaio temporaneo, così distribuiti per le seguenti sedi:

Pisa: Aeroporto	posti 3
Treviso: Aeroporto	» 3
Pratica di Mare: Aeroporto	» 1
	—
	posti 7

I posti anzidetti sono ripartiti, per ciascuna sede, nelle categorie e qualifiche di mestiere riportate nell'allegato *A*) al presente decreto.

L'aliquota del 50 % dei posti messi a concorso è riservata ai volontari specialisti delle forze armate dello Stato congedati da non oltre un anno e agli operai che hanno seguito con profitto i corsi presso le scuole allievi operai degli stabilimenti militari.

Art. 2.

Gli aspiranti al concorso debbono essere in possesso dei seguenti requisiti:

a) età non inferiore ai 18 anni;

b) cittadinanza italiana;

c) condotta morale e civile incensurabile sotto ogni riguardo;

d) non avere subito condanne per reati di cui all'art. 16 del regolamento approvato con regio decreto 31 dicembre 1924, n. 2262;

e) godimento dei diritti civili e politici;

f) incondizionata idoneità fisica, in relazione al lavoro da prestare;

g) conveniente grado di abilità professionale;

h) aver compiuto l'istruzione elementare, secondo il disposto dell'art. 24, lettera *f*) del regolamento approvato con regio decreto 31 dicembre 1924, n. 2262. Coloro che non posseggono il certificato di compimento dell'istruzione elementare verranno sottopòsti ad un esame pratico tendente ad accertare se i concorrenti sanno leggere e scrivere e conoscono i primi elementi di aritmetica;

i) aver soddisfatto gli obblighi di leva, riportandone dichiarazione di buona condotta, oppure provare di aver concorso alla leva e di essere iscritto nelle rispettive liste;

l) non essere incorsi nei motivi di esclusione dall'ammissione previsti dall'art. 16 del regolamento approvato con regio decreto 31 dicembre 1924, n. 2262, e dal regolamento approvato con decreto ministeriale 30 novembre 1925.

Art. 3.

Le domande di ammissione al concorso, redatte su carta da bollo da L. 200, debbono pervenire al Ministero della difesa-Aeronautica - Direzione generale dei personali civili - Div. 2ª Sez. 1ª, Roma, entro il termine perentorio di giorni trenta dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

La data di arrivo della domanda è stabilita dal timbro a calendario apposto dal Ministero.

Non saranno ammessi al concorso queì candidati le cui domande risultino pervenute al Ministero dopo il suddetto termine, anche se presentate in tempo utile agli uffici postali o ad altro ufficio.

Nella domanda, di cui si allega uno schema esemplificativo (allegato *B*), gli aspiranti debbono dichiarare:

a) le precise generalità e domicilio;

b) la data e il luogo di nascita;

c) il possesso della cittadinanza italiana;

d) il Comune nelle cui liste elettorali sono iscritti ovvero i motivi della non iscrizione o della cancellazione dalle liste medesime;

e) le eventuali condanne penali riportate;

f) la loro posizione nei riguardi degli obblighi militari;

g) il possesso del certificato di compimento dell'istruzione elementare.

Nella domanda potranno indicarsi, altresì, gli eventuali titoli o requisiti che diano diritto a precedenza o preferenza nell'assunzione.

La firma che gli aspiranti apporranno in calce alla domanda dovrà essere autenticata da un notaio o dal segretario comunale del luogo in cui gli aspiranti stessi risiedono.

Per i dipendenti dello Stato è sufficiente, in luogo della suddetta autenticazione, il visto del capo dell'ufficio presso il quale prestano servizio.

Art. 4.

I requisiti per partecipare al concorso debbono essere posseduti alla data di scadenza del termine utile per la presentazione della domanda.

I requisiti che diano titolo di precedenza o di preferenza per l'assunzione, anche se vengono ad essere posseduti dopo la scadenza del termine utile dianzi citato, debbono essere documentati entro il termine stabilito dal successivo art. 8.

Art. 5.

Non possono essere ammessi al concorso coloro che siano esclusi dall'elettorato attivo politico e coloro che siano stati destituiti o dispensati dal rapporto di lavoro presso la pubblica Amministrazione ovvero siano stati dichiarati decaduti dal rapporto di lavoro per aver conseguito l'assunzione in servizio alle dipendenze dello Stato mediante la produzione di documenti falsi o viziati da invalidità insanabile.

Art. 6.

I concorrenti saranno chiamati a sostenere una prova d'arte per l'accertamento della loro abilità professionale ed i lavori eseguiti saranno giudicati da apposita Commissione costituita ai sensi del paragrafo 19 del regolamento speciale per i salariati dell'Amministrazione aeronautica.

La prova non si intenderà superata se il candidato avrà riportato una votazione inferiore ai 16/20.

I candidati che supereranno la prova d'arte saranno sottoposti a visita medica da parte di una Commissione nominata a norma del paragrafo 16 del regolamento speciale sopra citato

Per i viaggi che i concorrenti dovranno effettuare per sostenere l'anzidetta prova d'arte e per essere sottoposti alla visita medica di cui sopra non compete alcun rimborso di spese.

Art. 7.

Per essere ammessi a sostenere la prova d'arte i candidati dovranno essere muniti, ad esclusione di altri di uno dei seguenti documenti di riconoscimento:

a) fotografia più recente, applicata su carta da bollo con la firma autenticata dal sindaco o da un notaio. Il bollo sarà di L. 100 se l'autenticazione è fatta dal sindaco e di L. 200 se fatta da un notaio;

b) libretto ferroviario debitamente aggiornato, se il candidato è dipendente da una Amministrazione statale;

c) tessera postale;

d) patente automobilistica o passaporto.

Art. 8.

Per ogni sede di cui al precedente art. 1, la graduatoria dei vincitori del concorso sarà formata per ciascuna categoria e specializzazione di mestiere di cui all'allegato *A*) in base alla votazione riportata nella prova d'arte di cui al predetto art. 6 e tenuto conto dei titoli di precedenza o di preferenza stabiliti dalle norme vigenti.

All'uopo, i candidati che avranno superato la prova d'arte e che saranno riconosciuti idonei alla visita medica, saranno invitati a produrre, entro il termine perentorio di giorni quindici dalla data della apposita comunicazione che ad essi sarà fatta dal Ministero, i documenti comprovanti l'eventuale possesso dei titoli di precedenza o di preferenza anzidetti e redatti nella forma prescritta dal successivo art. 11.

L'Amministrazione non assume alcuna responsabilità per il caso di dispersione di comunicazioni dipendente da inesatta indicazione del recapito da parte dei concorrenti o di mancata oppure tardiva comunicazione del cambiamento di indirizzo indicato nella domanda, nè per eventuali disguidi postali o telegrafici non imputabili a colpa dell'Amministrazione stessa.

Art. 9.

La graduatoria dei vincitori del concorso sarà approvata con decreto ministeriale e pubblicata a tutti gli effetti sul Foglio d'ordini del Ministero della difesa-Aeronautica, sotto condizione dell'accertamento dei requisiti per la nomina a operaio temporaneo.

Di tale pubblicazione si darà notizia mediante avviso da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

Sulle eventuali contestazioni relative alle precedenze dei concorrenti, da presentarsi non oltre il termine di giorni quindici dalla pubblicazione dell'avviso nella *Gazzetta Ufficiale*, decide in via definitiva il Ministro per la difesa.

Art. 10.

I candidati dichiarati vincitori del concorso dovranno produrre entro il termine perentorio di giorni trenta dalla data dell'apposita comunicazione che ad essi sarà fatta dal Ministero della difesa-Aeronautica, i seguenti documenti:

1) estratto (non è ammesso il certificato) dell'atto di nascita su carta da bollo da L. 100, rilasciato dall'ufficiale di stato civile del Comune di origine;

2) certificato di cittadinanza italiana in carta da bollo da L. 100, rilasciato dal sindaco del Comune di origine o di residenza o dall'ufficiale di stato civile del Comune di origine;

3) certificato di godimento dei diritti politici su carta da bollo da L. 100, rilasciato dal sindaco del Comune di residenza;

4) certificato generale del casellario giudiziale su carta bollata da L. 200, rilasciato dalla Procura della Repubblica competente. Il predetto documento non può essere sostituito con il certificato penale;

5) certificato di compimento dell'istruzione elementare in originale o copia notarile autenticata su carta bollata da L. 200. Sui certificati di studio rilasciati da scuole parificate o legalmente riconosciute che si trovino fuori della provincia di Roma, le firme dei direttori delle scuole stesse debbono essere legalizzate dal provveditore agli studi. Non sono tenuti a produrre il certificato di compimento dell'istruzione elementare coloro che, essendone sprovvisti, abbiano superato l'esame pratico di cui alla lettera *h*) del precedente art. 2;

6) documento militare:

a) per i candidati che abbiano già prestato servizio militare:

copia o estratto dello stato di servizio militare (per gli ufficiali) ovvero copia o estratto del foglio matricolare (per i sottufficiali o militari di truppa) in bollo da L. 200, rilasciato dall'autorità militare competente. Anche i candidati che siano stati riformati dopo la loro presentazione alle armi sono tenuti a produrre uno dei suddetti documenti;

b) per i candidati che siano stati dichiarati « abili arruolati » dal competente Consiglio di leva, ma che per qualsiasi motivo non abbiano ancora prestato servizio militare:

se assegnati in forza ai Distretti militari (Esercito o Aeronautica): copia o estratto del foglio matricolare militare in bollo da L. 200, rilasciati dal distretto militare competente;

se assegnati in forza alle capitanerie di porto: certificato di esito di leva in bollo da L. 100, rilasciato dalla capitaneria di porto competente. I documenti sopra indicati non possono essere sostituiti dal foglio di congedo;

c) per i candidati che siano stati dichiarati riformati o rivedibili dal competente Consiglio di leva:

se il giudizio è stato adottato dal Consiglio di leva presso il Comune di origine o di residenza (candidati assenti alle liste di leva terrestre): certificato di esito di leva in bollo da L. 100, rilasciato dal sindaco e contenente il visto di conferma del commissario di leva;

se il giudizio è stato adottato da una capitaneria di porto (candidati assenti alle liste di leva marittima): certificato di esito di leva in bollo da L. 100, rilasciato dal commissario di leva e vistato dal comandante del porto;

d) per i candidati, infine, che non siano stati ancora sottoposti al giudizio del Consiglio di leva: certificato di iscrizione alle liste di leva in bollo da L. 100, rilasciato dal sindaco, se il candidato è stato assegnato alle liste di leva terrestre, ovvero analogo certificato, rilasciato dalla capitaneria di porto, se l'aspirante è stato assegnato alle liste di leva marittima.

I seguenti documenti debbono essere in data non anteriore a tre mesi a quella di comunicazione di cui al primo comma del presente articolo:

certificato di cittadinanza italiana;
certificato di godimento dei diritti politici;
certificato generale del casellario giudiziale

Art. 11.

Ai fini dell'applicazione dei benefici previsti dalle vigenti disposizioni, a favore degli ex combattenti ed assimilati, degli invalidi di guerra e assimilati, dei congiunti dei caduti in guerra ed assimilati, dei decorati al valor militare o per merito di guerra, dei promossi per merito di guerra, dei feriti di guerra, dei profughi, dei perseguitati politici o razziali, dei congiunti o vedovi e dei capi di famiglia numerosa, dei sottufficiali delle forze armate cessati dal servizio a domanda o d'autorità, gli interessati dovranno produrre nei termini e per gli effetti di cui al precedente art. 8 i seguenti documenti:

a) gli ex combattenti della guerra 1915-18 presenteranno la dichiarazione integrativa di cui alla circolare n. 588 contenuta nella dispensa n. 60 del Giornale ufficiale militare 1922, in carta bollata da L. 100. Il personale imbarcato su navi mercantili, esonerato dal servizio militare durante la guerra 1915-18, presenterà l'apposito certificato rilasciato in carta da bollo da L. 100 dalle competenti autorità marittime;

b) gli ex legionari fiumani dovranno produrre il foglio di congedo dell'ex Governo provvisorio di Fiume e la dichiarazione di aver appartenuto alla ex milizia fiumana. Tali documenti debbono essere rilasciati in carta bollata da L. 100 dall'Ufficio stralcio dell'ex milizia fiumana;

c) coloro che hanno partecipato alle operazioni militari svoltesi in Africa orientale italiana dal 3 ottobre 1935 al 5 maggio 1936 presenteranno la dichiarazione integrativa da rilasciarsi per l'applicazione del regio decreto-legge 2 giugno 1936, n. 1172, ai sensi della circolare n. 427 del Giornale ufficiale militare 1937, in carta bolalta da L. 100;

d) gli ex combattenti della guerra 1940-43, della guerra di liberazione e della lotta di liberazione (partigiani e combattenti), militari o militarizzati che dopo il 14 settembre 1943 attraversarono le linee nemiche, i prigionieri delle Nazioni Unite, i prigionieri cooperatori al seguito delle forze armate alleate operanti, i prigionieri in Germania o in Giappone, i militari o militarizzati addetti alla bonifica dei campi minati, dragaggio mine, etc. di cui al decreto legislativo 4 marzo 1948, n. 137, ratificato, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 1952, n. 93 e i combattenti della guerra di liberazione nelle formazioni non regolari di cui al decreto legislativo 19 marzo 1948, n. 241, dovranno produrre, a seconda dell'Arma o del Corpo di appartenenza, la dichiarazione integrativa in bollo da L. 100 di cui alla circolare n. 5000 del 1° agosto 1948, dello Stato Maggiore dell'Esercito o quella di cui alla circolare n. 202860/Od 6 dell'8 luglio 1948 dello Stato Maggiore della Aeronautica, ovvero quella di cui alla circolare n. 27200/On del 3 luglio 1948 dello Stato Maggiore della Marina;

e) i reduci dalla deportazione e dall'internamento presenteranno apposita attestazione in carta bollata da L. 100 rilasciata dal prefetto competente, ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo luogotenenziale 14 febbraio 1946, n. 27;

f) i mutilati e gli invalidi della guerra 1915-18 ovvero dei fatti d'arme verificatisi dal 16 gennaio 1935 in Africa orientale italiana o in dipendenza della guerra 1940-43 e della guerra di liberazione o della lotta di liberazione o in conseguenza delle ferite o lesioni riportate in occasione dei fatti di Mogadiscio dell'11 gennaio 1948 o in occasione di azioni di terrorismo politico nei territori delle ex colonie italiane, nonchè i mutilati e gli invalidi in occasione di azioni singole o collettive aventi fini politici nelle Provincie di confine con la Jugoslavia o nei territori soggetti a detto Stato di cui alla legge 23 marzo 1952, n. 207 e i mutilati e invalidi civili per fatti di guerra, dovranno produrre il decreto di concessione della relativa pensione ovvero il certificato mod. 69 rilasciato dal Ministero del tesoro - Direzione generale delle pensioni di guerra, oppure una dichiarazione di invalidità in bollo da L. 100 rilasciata dalla competente rappresentanza provinciale dell'Opera nazionale invalidi di guerra e vidimata dalla sede centrale dell'Opera stessa, in cui siano indicati i documenti in base ai quali è stata riconosciuta la qualifica di invalido;

g) i mutilati e gli invalidi per servizio dovranno presentare il decreto di concessione della pensione che indichi la categoria di questa e la categoria e la voce dell'invalidità da cui sono colpiti, ovvero il mod. 69-*ter* rilasciato secondo i casi, dall'Amministrazione centrale al servizio della quale l'aspirante ha contratto l'invalidità o degli Enti pubblici autorizzati ai sensi del decreto ministeriale 23 marzo 1948;

h) gli orfani dei caduti per la guerra 1915-18 e per i fatti d'arme verificatisi dal 16 gennaio 1935 in Africa orientale italiana, per la guerra 1940-43 o per la guerra o la lotta di liberazione o per i fatti di Mogadiscio dell'11 gennaio 1948 o in occasione di azioni singole o collettive aventi fini politici nelle Provincie di confine con la Jugoslavia o nei territori soggetti a detto Stato, di cui alla legge 23 marzo 1952, n. 207, o in occasione di azioni di terrorismo politico nei territori delle ex colonie italiane o gli orfani dei caduti civili per fatti di guerra, nonchè i figli di cittadini dichiarati irreperibili in seguito ad eventi di guerra, dovranno presentare un certificato su carta da bollo da L. 100 rilasciato dal competente comitato provinciale dell'Opera nazionale per la protezione e l'assistenza degli orfani di guerra, legalizzato dal prefetto. Gli orfani dei caduti per servizio produrranno un certificato su carta da bollo da L. 100 rilasciato ai sensi e per gli effetti dell'art. 8, ultimo comma, della legge 24 febbraio 1953, n. 142;

i) i figli dei mutilati e invalidi di cui alla precedente lettera *f*) dovranno documentare la loro qualifica presentando un certificato su carta da bollo da L. 100 del sindaco del Comune di residenza attestante la categoria di pensione di cui fruisce il padre o la madre;

l) i figli dei mutilati ed invalidi per servizio dovranno documentare la loro qualifica presentando un certificato su carta da bollo da L. 100 rilasciato dal sindaco del Comune di residenza, attestante che il padre o la madre fruiscono di pensione;

m) i profughi dai territori di confine che si trovino nelle condizioni previste dall'art. 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 settembre 1947, n. 885, dovranno esibire l'attestazione prevista dall'art. 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 1° giugno 1948 (*Gazzetta Ufficiale* n. 142 del 21 giugno 1948) rilasciata in carta bollata da L. 100 dal prefetto;

n) i profughi dai territori ceduti allo Stato jugoslavo con il trattato di pace e dalla Zona *B* del Territorio di Trieste, dovranno esibire l'attestazione del riconoscimento della loro qualifica rilasciata dalla competente Prefettura in carta bollata da L. 100;

o) i profughi dalla Libia, dall'Eritrea, dall'Etiopia, dalla Somalia, quelli dai territori sui quali, in seguito al trattato di pace, è cessata la sovranità dello Stato italiano, i profughi dai territori esteri, nonchè quelli da zone del territorio nazionale colpito dalla guerra, che si trovino nelle condizioni previste dalla legge 4 marzo 1952, n. 137, dovranno presentare un attestato del prefetto in carta bollata da L. 100. I profughi dalla Libia, dall'Eritrea, dall'Etiopia e dalla Somalia potranno anche presentare un certificato a suo tempo rilasciato dal soppresso Ministero dell'africa italiana;

p) i decorati di medaglia al valor militare o di croce di guerra, i feriti di guerra o promossi di grado militare per merito di guerra e gli insigniti di ogni altra attestazione speciale di merito di guerra dovranno produrre l'originale o copia autenticata del relativo brevetto o del documento di concessione;

q) coloro che abbiano riportato, per comportamento contrario al regime fascista sanzioni penali, presenteranno una copia della relativa sentenza e coloro che abbiano riportato sanzioni di polizia per lo stesso motivo ovvero siano stati deportati o internati per motivi di persecuzione razziale dimostreranno tali loro qualifiche mediante l'attestazione rilasciata su carta da bollo da L. 100 dal prefetto;

r) i candidati già colpiti dalle abrogate leggi razziali presenteranno un certificato in carta legale della competente autorità israelitica;

s) i coniugati con o senza prole ed i vedovi con prole dovranno produrre lo stato di famiglia su carta bollata da L. 100 rilasciato dal sindaco del Comune di residenza;

t) i capi di famiglia numerosa dovranno comprovare mediante il certificato anagrafico di famiglia di cui al precedente punto *s*), rilasciato in data non anteriore a quella della comunicazione di cui al secondo comma del precedente art. 8, che della famiglia stessa facciano parte almeno sette figli viventi. Si considerano, nel caso, viventi, anche i figli caduti in guerra;

u) i sottufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica che, in applicazione dei decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 13 maggio 1947, n. 500 e 5 settembre 1947, n. 1220, siano cessati dal servizio a domanda o anche d'autorità e che non siano stati contemporaneamente impiegati come civili, dovranno produrre apposita attestazione su carta bollata da L. 100 dell'autorità militare.

Art. 12.

Coloro che risulteranno in possesso di tutti i requisiti prescritti saranno assunti in prova a mezzo contratto di lavoro, per la durata di mesi sei.

Coloro che compiranno il periodo di prova con esito favorevole saranno assunti in servizio con contratto di lavoro di durata non superiore alla scadenza dell'esercizio finanziario a norma dell'art. 1 della legge 26 febbraio 1952, n. 67.

I contratti di lavoro di cui ai comma precedenti verranno approvati con decreto ministeriale da sottoporsi alla registrazione della Corte dei conti in conformità dell'art. 5 della citata legge 26 febbraio 1952, n. 67.

Coloro che invece risulteranno inabili al servizio, anche prima del termine del periodo di prova, verranno licenziati senza alcuna indennità.

Art. 13.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 15 febbraio 1961

p. *Il Ministro*: PUGLIESE

Registrato alla Corte dei conti, addì 11 marzo 1961
Registro n. 10 Aeronautica, foglio n. 385

ALLEGATO A

Sede di Pisa (Aeroporto):

1ª categoria operai specializzati:
lattoniere specializzato in duralluminio per costruzioni aeronautiche . posti n. 2

2ª categoria operai qualificati:
pittore e verniciatore . . . . » 1

posti n. 3

Sede di Treviso (Aeroporto):

1ª categoria operai specializzati:
lattoniere specializzato in duralluminio per costruzioni aeronautiche . . . posti n. 1

2ª categoria operai qualificati:
saldatore elettrico ed autogenista . . . . » 1
pittore e verniciatore . . . . . » 1

posti n. 3

Sede di Pratica di Mare (Aeroporto):

2ª categoria - operai qualificati:
saldatore elettrico ed autogenista . . . posti n. 1

ALLEGATO B

(Schema esemplificativo della domanda da redigersi su carta da bollo da L. 200 e da inviarsi in tempo utile in modo che pervenga alla Direzione generale personali civili entro il termine stabilito dall'art. 3 del bando).

Al Ministero della difesa-Aeronautica Direzione generale dei personali civili e degli affari generali - Divisione 2ª - Sezione 1ª - ROMA

Il sottoscritto . . residente in . (provincia di . .), via . ., n. . ., chiede di essere ammesso al concorso a sette posti di operaio temporaneo di cui al decreto ministeriale 15 febbraio 1961.

A tale scopo dichiara sotto la propria responsabilità che:

1) è nato il . . a . . (provincia di .);

2) è cittadino italiano;

3) è iscritto nelle liste elettorali del Comune di . . . (1);

4) non ha riportato condanne penali; (2)

5) per quanto riguarda gli obblighi militari, la sua posizione è la seguente . .;

6) è in posseso del seguente titolo di studio . ., conseguito presso ., in data . ,

7) intende concorrere per la sede di . . per la qualifica di mestiere di . . .,

8) è salariato/impiegato dello Stato ed appartiene all'amministrazione . con la qualifica di . ., (3)

Il sottoscritto dichiara inoltre di non essere stato destituito o dispensato dal servizio presso una pubblica Amministrazione e di non essere stato dichiarato decaduto da impiego statale perchè conseguito mediante la produzione di documenti falsi o viziati da invalidità insanabile.

Data .

Firma . . (4)

(1) In caso di non iscrizione o di cancellazione dalle liste elettorali, indicare i motivi.

(2) In caso contrario, indicare le eventuali condanne riportate (anche se sia stata concessa amnistia, indulto, condono o perdono giudiziale), la data del provvedimento e la autorità giudiziaria che lo ha emesso, nonchè i procedimenti penali eventualmente pendenti.

(3) Tale dichiarazione è necessaria solo per i candidati in servizio presso una pubblica Amministrazione.

(4) La firma dell'aspirante dovrà essere autenticata da un notaio o dal segretario comunale del luogo in cui il concorrente risiede. Sia la firma del notaio che quella del segretario comunale non sono soggette a legalizzazione. Per i dipendenti statali è sufficiente il visto del Capo dell'ufficio nel quale prestano servizio.

(2792)

MINISTERO DELLA DIFESA - AERONAUTICA

Modifica del n. 4) dell'art. 4 del bando di concorso per il reclutamento di settanta allievi ufficiali piloti di complemento.

IL MINISTRO PER LA DIFESA

Visto il decreto ministeriale in data 20 marzo 1961, con il quale è indetto un corso di pilotaggio aereo per il reclutamento di settanta allievi ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica - ruolo naviganti (registrato alla Corte dei conti addì 30 marzo 1961, registro n. 13 Difesa-Aeronautica, foglio n. 37);

Decreta:

Il n. 4) dell'art. 4 del decreto 20 marzo 1961 del concorso indicato in preambolo, è modificato come segue:

« 4) per i candidati minorenni alla data di scadenza del presente bando, atto di assenso del padre o in mancanza di questi, della madre o in mancanza di entrambi i genitori, del tutore. Per i giovani emancipati alla data stessa l'atto di essenso dovrà essere rilasciato dal curatore.

Il predetto atto deve essere redatto dal sindaco su modello conforme all'allegato 2) su carta da bollo da L. 100 ».

Il presente decreto sarà sottoposto alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 5 maggio 1961

Il Ministro: ANDREOTTI

Registrato alla Corte dei conti, addì 22 maggio 1961
Registro n. 19, *foglio n.* 93. — LAZZARINI

(3365)

Variante alla graduatoria del concorso straordinario a duecentoquarantacinque posti di sottotenente in servizio permanente effettivo dell'Arma aeronautica - ruolo servizi.

IL MINISTRO PER LA DIFESA

Visto il decreto ministeriale in data 16 ottobre 1958, con il quale è indetto un concorso straordinario, per titoli ed esami, a duecentoquarantacinque posti di sottotenente in servizio permanente effettivo dell'Arma aeronautica - ruolo servizi (registrato alla Corte dei conti addì 17 novembre 1958, registro n. 47 Difesa-Aeronautica, foglio n. 242);

Visto il decreto ministeriale in data 4 settembre 1960, con il quale è approvata la graduatoria dei candidati risultati idonei al concorso (registrato alla Corte dei conti, addì 9 settembre 1960, registro n. 30 Difesa-Aeronautica, foglio n. 377);

Considerato che in sede di formazione della suddetta graduatoria, la Commissione giudicatrice non ha tenuto erroneamente conto che il candidato Marotta Antonio, classificato al 207° posto con punti 116,854, era ammogliato con un figlio, come da comunicazione fatta fin dal 14 aprile 1959, prot. n. P1/1812, dal Comando I Z.A.T. - Sezione personale di Milano ed avrebbe quindi dovuto precedere, ai sensi dell'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, il candidato Chieco Leonardo, ammogliato senza prole, avente lo stesso punteggio;

Decreta:

La graduatoria, approvata con decreto ministeriale 4 settembre 1960, dei candidati idonei al concorso in narrativa, classificati al 206° e 207° posto, è rettificata come segue:

206. Marotta Antonio, ammogliato con 1 figlio . . . . punti 116,854
207. Chiego Leonardo, ammogliato senza prole . . . . » 116.854

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 3 gennaio 1961

Il Ministro: ANDREOTTI

Registrato alla Corte dei conti, addì 19 maggio 1961
Registro n. 18 *Difesa-Aeronautica, foglio n.* 291. — LAZZARINI

(3366)

MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA

Diario delle prove scritte del concorso a centocinquantacinque posti di uditore giudiziario

IL GUARDASIGILLI
MINISTRO PER LA GRAZIA E GIUSTIZIA

Visto il decreto ministeriale 30 giugno 1960, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 28 luglio 1960, n. 184, con il quale è stato indetto il concorso per esami a centocinquantacinque posti di uditore giudiziario;

Poichè occorre fissare le prove scritte del concorso anzidetto;

Decreta:

Le prove scritte del concorso per centocinquantacinque posti di uditore giudiziario, indetto con decreto ministeriale 30 giugno 1960, avranno luogo in Roma, nei giorni 26, 27 e 28 giugno 1961, alle ore 8, nel Palazzo dello Sport, viale dell'Umanesimo all'E.U.R.

La prova facoltativa di lingua tedesca avrà luogo il 30 giugno 1961, alle ore 8, nello stesso Palazzo dello Sport.

Roma, addì 17 maggio 1961

Il Ministro: GONELLA

Registrato alla Corte dei conti, addì 30 maggio 1961
Registro n. 31 *Grazia e giustizia, foglio n.* 256. — BOVIO

(3412)

MINISTERO DELLA DIFESA - ESERCITO

Posti d'impiego civile della carriera esecutiva presso l'Avvocatura generale dello Stato spettanti ai sottufficiali dell'Esercito, Marina, Aeronautica e dei Corpi di polizia dipendenti dalle Amministrazioni delle finanze, grazia e giustizia, interno ed agricoltura e foreste. (Circolare 25 maggio 1961).

Sono disponibili nel ruolo della carriera esecutiva della Avvocatura generale dello Stato, n. 7 (sette) posti di applicato, spettanti ai sottufficiali dell'Esercito, Marina, Aeronautica e dei Corpi di polizia dipendenti dalle Amministrazioni delle finanze, grazia e giustizia, interno ed agricoltura e foreste, già in nota per il passaggio all'impiego civile e quindi in possesso dei prescritti requisiti di cui è cenno nel secondo comma dell'art. 352 delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato (decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3).

I sottufficiali che intendono concorrere ai suindicati posti dovranno presentare al Corpo di appartenenza, entro il termine di giorni 30 dalla data di pubblicazione della presente circolare nella *Gazzetta Ufficiale*, apposita domanda, su carta da bollo da L. 200 (duecento), nella quale essi dovranno obbligarsi di raggiungere, in caso di nomina, qualsiasi residenza.

Le domande dei sottufficiali dell'Esercito, Marina ed Aeronautica dovranno essere subito, ed in ogni caso entro il termine massimo di giorni 10 (dieci) dalla data di presentazione, trasmesse dagli Enti presso i quali gli interessati sono in servizio, direttamente a questo Ministero (Direzione generale personali civili e affari generali) corredate della prescritta copia dei documenti matricolari e caratteristici degli interessati e di uno specchio indicante, al lordo di ogni ritenuta e deduzione, gli assegni di cui essi sono in godimento.

Le domande presentate dai sottufficiali dei Corpi di polizia dipendenti dalle Amministrazioni delle finanze, grazia e giustizia, interno ed agricoltura e foreste dovranno essere trasmesse, con ogni urgenza dagli Enti presso i quali gli interessati sono in servizio, alle rispettive Amministrazioni centrali che provvederanno a rimetterle, corredate della documentazione di cui sopra è cenno, a questo Ministero (Direzione generale personali civili e affari generali), entro il termine massimo di giorni 20 (venti), da quello fissato per la presentazione delle domande.

Non hanno titolo a concorrere agli anzidetti posti i sottufficiali dell'Esercito, Marina ed Aeronautica, che, alla data della domanda, abbiano acquisito diritto a pensione vitalizia per anzianità di servizio o siano cessati dal servizio per una delle cause indicate al primo comma dell'art. 58 della legge 31 luglio 1954, n. 599, o comunque da più di cinque anni, ovvero siano incorsi nella perdita del grado.

Parimenti non hanno titolo a concorrere ai medesimi posti i sottufficiali del Corpo degli agenti di pubblica sicurezza che, alla data della domanda, abbiano acquisito diritto a pensione vitalizia per anzianità di servizio o siano cessati dal servizio per una delle cause indicate al primo comma dell'art. 57 della legge 3 aprile 1958, n. 460, o comunque da più di cinque anni, ovvero siano incorsi nella perdita del grado.

Ai sottufficiali che saranno nominati all'impiego civile compete, in aggiunta agli assegni iniziali della qualifica di applicato, l'eventuale differenza, da riassorbirsi nei successivi aumenti, tra lo stipendio (o l'ammontare della paga giornaliera valutata ad anno) dei quali sono provvisti e lo stipendio assegnato nella suddetta qualifica, esclusa ogni indennità di carattere militare ovvero propria del Corpo di polizia per quelli che vi appartengono.

La presente vale come notificazione a tutti gli interessati.

p. *Il Ministro*: PUGLIESE

(3283)

PETTINARI UMBERTO, *direttore* SANTI RAFFAELE, *gerente*

Roma - Istituto Poligrafico dello Stato - G. C.